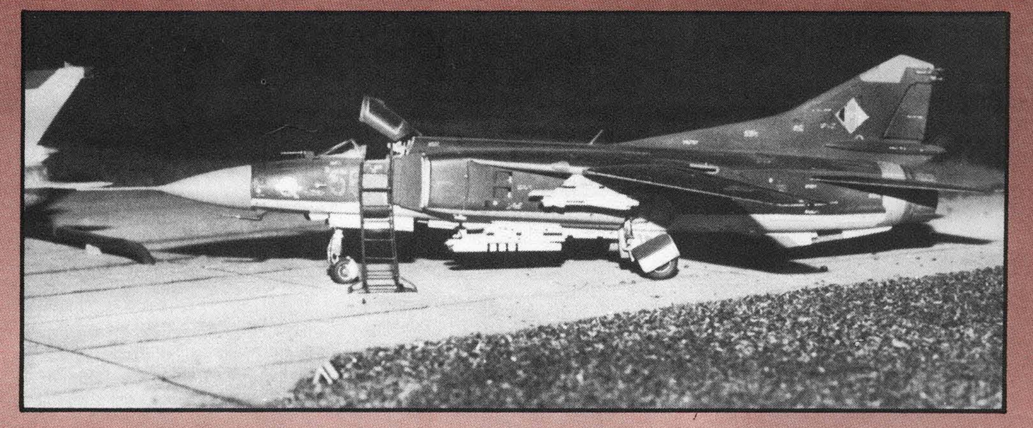
GST-Zeitschrift für Flug-, Schiffs- und Automodellsport sowie Plastmodellbau · ISSN 0323-312X · Preis 1,50 M

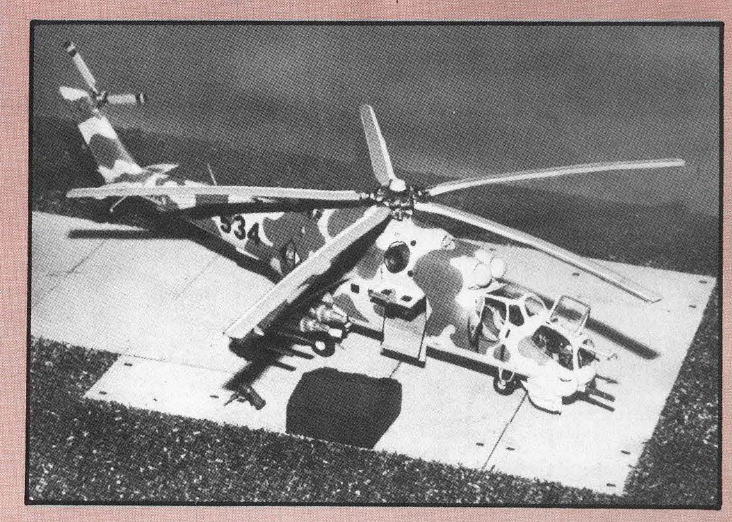


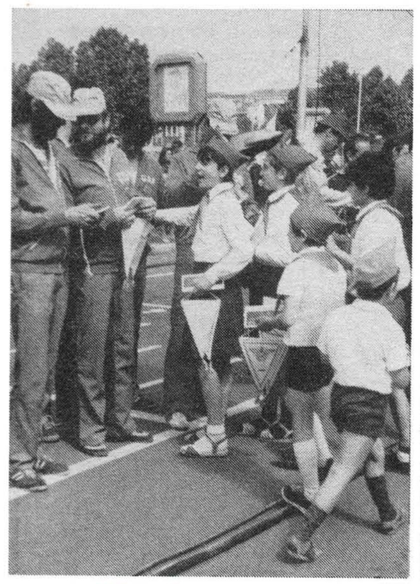




Leserfoto

Mein Modell





Bei Freunden zu Gast

waren unsere GST-Automodellsportler in der georgischen Hauptstadt Tbilissi.
Über den Verlauf und die Ergebnisse dieses internationalen Wettkampfes berichten wir auf den Seiten 24/25.

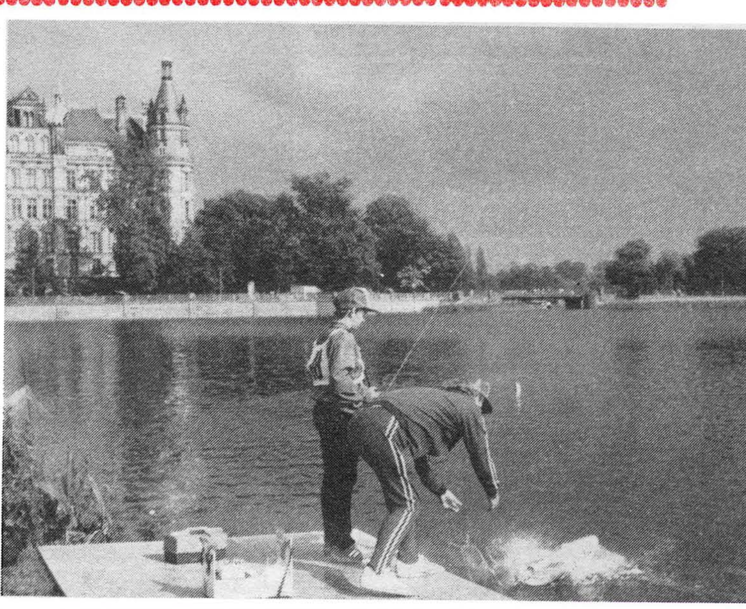


Aus Anlaß des 30. Jahrestages der NVA und der 8. Leistungsschau im Plastflugzeugmodellbau entstand in der GST-Sektion Neugersdorf ein Diorama, das einen Ausschnitt eines Militärflugplatzes darstellt. Die Kameraden R. Tippmann, K. Meißner, U. Bauer und G. Desens zeigten auf dieser Anlage 30 Modelle von Flugzeugen der LSK der DDR. Einige dieser Modelle stellen wir auf dem Innentitel vor. Das Foto in der Mitte stellt wirkungsvoll eine Su-22M dar, die durch den Kameraden Udo Bauer aus einer Su-7 von Plasticart gebaut wurde. Einen Ausschnitt der Vorstartlinie widerspiegelt das Foto mit den Modellen der MiG-21 MF. Im Vordergrund eine MiG-21 bis, gebaut vom Kameraden Gerd Desens. Das Modell der MiG-23 wurde in hervorragender Qualität vom Kameraden Reiner Tippmann gefertigt. Aus Plastabfällen baute Kamerad Klaus Meißner den Oldtimer der LSK, die L-60. Mit vielen Details versehen, gestaltete der Kamerad Udo Bauer den Kampfhubschrauber Mi-24D. Am 28. Februar 1987 wurde dieses Diorama mit allen Modellen im Kampfhubschraubergeschwader „Ferdinand von Schill" aus Anlaß des 31. Jahrestages der NVA ausgestellt. Es fand großen Anklang bei den Angehörigen des Truppenteils sowie den Gästen und war für die Neugersdorfer und Nauener Modellbauer ein Höhepunkt ihrer bisherigen Modellbautätigkeit. Hautnah konnte die Originaltechnik begutachtet werden, was natürlich im weiteren Modellbau seinen Niederschlag finden wird.

Klaus Meißner

Auf Weltrekordfahrt

ging der erst 13jährige Dirk Riedel von der GST-Grundorganisation Kraftwerk Lippendorf (Bezirk Leipzig). Zwei Tage später verbesserte er seine eigene Weltrekordzeit um großartige 1,5 s auf 14,6 s und erkämpfte sich damit den Weltmeistertitel in der Klasse der funkferngesteuerten Rennboote mit Verbrennungsmotor bis 6,5 cm^3 Hubraum. Zwei seiner Kameraden aus der erfolgreichen DDR-Mannschaft bei der WM '87 in Schwerin erkletterten ebenfalls die höchste Stufe des Siegerpodestes: Mario Jedwabski aus Halle und René Nietzold aus Crimmitschau, beide Junioren-Weltmeister in den vorbildgetreuen RC-Klassen F2-A und F2-B. (Siehe Seiten 12 bis 15)



... mbh-aktuell ... mbh-aktuell ...

Solibasar und modellbau heute, eine Einheit, die jedes Jahr wieder zum großen Solidaritätsbasar auf dem Berliner Alex sichtbar wird und Tausende an unseren Stand lockt. Auch dieses Jahr ist unsere Redaktion wieder mit einem tollen Angebot im Ensemble der GST-Zeitschriften mit dabei. Knüller wird der Sonderdruck unserer Klebstoffibel sein! Außerdem bieten wir Modellbauteile, Zubehör und Pläne an, die uns von Lesern und Betrieben zur Verfügung gestellt wurden. Natürlich nur solange der Vorrat reicht. Nicht vergessen: 28. 8. 87

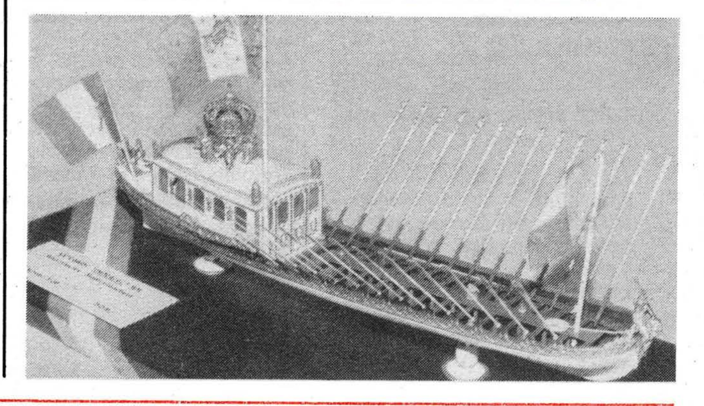
GOLD ... für GST-Modellbauer

gab es beim 4. Weltwettbewerb der Schiffsmodellbauer in Rouen (Frankreich): 3× Gold, 17× Silber und 2× Bronze – hieß die erfolgreiche Bilanz.
Eine Goldmedaille auch für Rolf Maurer mit seiner französischen Staatsjacht im Maßstab 1:50 (91,33 P.). Ein weiteres Goldmedaillenmodell stellen wir auf der Seite 18 vor: die DUILIO von Arnold Pfeifer. (Bericht auf Seiten 20/21)

Zum Titel

Wer gewinnt? Zu einem Vergleich kam es leider nicht auf der Leipziger Rennpiste beim Internationalen Wettkampf im vergangenen Jahr, zu ungleich auch die Chancen für unseren Miniboliden. Aber dennoch ein reizvolles Bild, nicht wahr? Weiterhin sind auf dem Titel unsere Rennpiloten Martin Hähn und Heinz Hering (Mitte und rechts) zu sehen, die den GST-Automodellsport schon oft bei den Internationalen Freundschaftswettkämpfen der sozialistischen Länder vertreten haben.

FOTOS: WOHLTMANN



GST-Modellsportkalender

AUTOMODELLSPORT

Brandenburg. 5. DDR-offener Pokalwettkampf für Schüler, Junioren und Senioren in den Klassen **RC-EA, RC-EBR, RC-Mini-Speed**, max. Länge 250 mm, **RC-EBS, RC-Speed-allgemein** am 15. 11. 1987. Übernachtungen bis 30. 9. 1987 reservieren lassen. Meldungen an Günther Pajio, Max-Herm-Str. 57, Brandenburg, 1800, (Meldeschluß am 20. 10. 1987).

Lützen. Am 13. 9. 1987 2. DDR-offener Pokallauf auf dem Sportplatz der BSG „Empor". In der Klasse **RC-D2 Elektro** starten Junioren und Senioren, in der Klasse **RC-D2 Verbrenner 3,5 cm^3** nur Senioren. Meldungen bis 28. 8. 1987 an P. Fritz, Leninstr. 38, Lützen, 4854.

Zwönitz. DDR-offener Leistungsvergleich im Modellsportzentrum am 7. 10. 1987 für die Klassen **RC-F, RC-D, RC** (industriell gefertigte Modelle nicht zugelassen). Anreise am 7. 10. 1987 bis 8.30 Uhr, Meldungen bis 20. 9. 1987 an Lothar Graupner, Zwönitzer Gasse 38, Zwönitz, 9417.

SCHIFFSMODELLSPORT

Bad Sulza. 7. Einladungswettkampf um die Wanderpokale des Rates des Kreises Apolda vom 26. 9. bis 27. 9. 1987. Anreise 26. 9. bis 8.00 Uhr, ausgeschriebene Klassen: **F1-E-1 kg, über 1 kg; F1-V3,5; 6,5; 15; F2-A; F2-B/C; F3-E; F3-V; FSR-3,5; 6,5; 15.** Jeder Wettkämpfer darf in max. zwei Klassen starten, es erfolgt keine Trennung nach Altersklassen. Meldungen bis 22. 8. 1987 an Holger Assmann, Hermstedter Str. 121, Apolda, 5320.

Sömmerda. 5. DDR-offener Pokalwettkampf in der Klasse **F5-M** Junioren/Senioren vom 9. 10. bis 11. 10. 1987 an der Kiesgrube Leubingen. Anreise 9. 10. im KAZ der GST, Sömmerda, Scherndorfer Weg oder am 10. 10. bis 9.00 Uhr am Wettkampfort. Meldungen bis 30. 9. 1987 an Siegfried Wagner, Erfurter Höhe 2, PF 64-09, Sömmerda, 5230, (Quarze, FM oder AM, Anlage sowie mitreisende Personen angeben).

Karl-Marx-Stadt. Am 5. 9. 1987 Zentraler Aufstiegswettkampf zur Meisterschaftsklasse **FSR-V.** Anreise am 4. 9. 1987 bis 18.00 Uhr, Abreise 6. 9. 1987 nach Siegerehrung.

FLUGMODELLSPORT

Merseburg. 5. Plastflugzeug-Modellbauausstellung am 17. 10. 1987 von 10.00 Uhr bis 15.00 Uhr im Kulturraum des Bahnhofs Merseburg. Meldungen bis 2. 10. 1987 an Werner Anton, Marx-Engels-Platz 7, Merseburg, 4200.



Im Blickpunkt:

Der VIII. Kongreß der GST



Armeegeneral Heinz Keßler signiert die Chronik der GST: Eine wertvolle Erinnerung an den VIII. Kongreß

Armeegeneral Heinz Keßler, Mitglied des Politbüros des ZK der SED und Minister für Nationale Verteidigung der DDR, gab in seiner Rede ein hohes Werturteil über die Arbeit der GST ab. Auszugsweise veröffentlichen wir nachfolgend die wichtigsten Passagen seiner Ansprache.

Nachdem er den Delegierten und Gästen die herzlichsten Kampfesgrüße der Partei- und Staatsführung sowie des Generalsekretärs des ZK der SED überbracht hatte, führte der Minister weiter aus:

Intensität und Wirksamkeit in der GST-Arbeit erhöhen

...

Der VIII. GST-Kongreß tagt in einer Zeit, in der die Friedensinitiativen der Sowjetunion und der Staaten des Warschauer Vertrages große Wirkungen zeitigen, wie Genosse Honecker in seiner Rede auf dem 11. Kongreß des FDGB erklärte: „Gegenwärtig bietet sich auf dem Felde der Abrüstung eine Chance, wie es sie seit Jahren, ja seit Jahrzehnten nicht gegeben hat", so sagte er wörtlich.

Die internationale Unterstützung für die Initiativen der Staaten des Warschauer Vertrages, darunter der DDR, wächst. Die Mehrzahl der Bewohner unseres Erdteils stimmt den Vorschlägen Michail Gorbatschows zu und will die Beseitigung der Kernwaffen ohne Wenn und Aber. Vernunft und Realismus müssen und werden sich in den Beziehungen zwischen den Staaten Europas durchsetzen, mögen sie auch unterschiedlichen Gesellschaftsordnungen und gegensätzlichen Militärbündnissen angehören.

Aber dazu bedarf es noch großer Anstrengungen – nicht zuletzt bei der allezeit zuverlässigen militärischen Sicherung des Sozialismus. Denn das imperialistische Herrschaftssystem, in dem die Wurzeln des Wettrüstens und der Kriegsgefahren in unserer Zeit liegen, regiert noch über einen Großteil unseres Planeten und hat noch die Möglichkeiten, ein atomares Inferno auszulösen. ...

Höchster Zweck unserer sozialistischen Landesverteidigung, der Tätigkeit unserer Streitkräfte wie auch der sozialistischen Wehrerziehung und der vormilitärischen Ausbildung der Jugend ist die Sicherung des Friedens. Von der Bewahrung des Friedens, von der Verhinderung eines nuklearen Infernos hängt heutzutage alles weitere ab. Das gilt im besonderen Maße für die Verhältnisse hier im Herzen Europas, wo sich die stärksten und am modernsten ausgerüsteten Streitkräftegruppierungen der Menschheitsgeschichte buchstäblich auf Rufweite gegenüberstehen. Ein Krieg unter Einsatz der auf beiden Seiten angehäuften Vernichtungsmittel würde die Existenz aller Völker des Kontinents aufs Spiel setzen. Daraus folgt: Alles Notwendige – auch alles militärisch Notwendige für die zuverlässige Sicherung des Friedens zu tun, das ist für uns das stärkste Motiv militärischer Pflichterfüllung und vormilitärischer Ausbildung!

Das Soldatsein im Sozialismus behält also seinen tiefen Sinn. Es ist und es bleibt eine notwendige und ehrenvolle Angelegenheit, die jungen Bürger unseres Landes auf den Dienst in den Streitkräften, auf den zuverlässigen Schutz der sozialistischen Heimat gründlich vorzubereiten. Die Gesellschaft für Sport und Technik wird auch in den kommenden Jahren dafür eine große Verantwortung tragen. Ja, Eure Verantwortung wird noch größer werden als bisher.

Diese einzigartigen Vorzüge unserer sozialistischen Republik noch wirksamer geltend machen, das verlangt natürlich von der GST, ihren eigenen Beitrag in dieses Zusammenwirken mit steigender Intensität und Effektivität einzubringen. Die Zielstellung, allen männlichen Jugendlichen eine vormilitärische Ausbildung mit einem einheitlich hohen Niveau angedeihen zu lassen, sie mit den Prinzipien militärischer Disziplin und Ordnung vertraut zu machen und ihre körperliche Leistungsfähigkeit zu gewährleisten, das ist schon ein sehr anspruchsvolles Vorhaben, selbst wenn man es einmal nur auf einen Jahrgang der heute 18jährigen beziehen würde.

Für die Auswertung des Kongresses möchte ich Euch daher noch einige Anregungen geben.

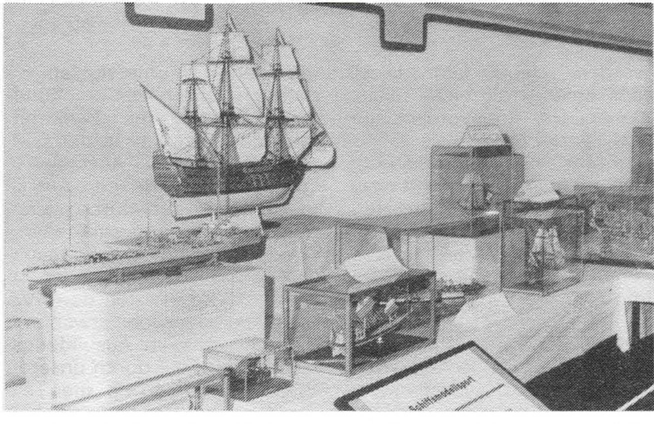
Laßt mich zunächst doppelt unterstreichen, was hier über



JUBILÄUM. Im Foyer der Tagungsstätte des VIII. Kongresses der GST berichteten die einzelnen GST-Bezirksdelegationen über ihre Erfüllungen im sozialistischen Wettbewerb. Die Berliner Bezirksdelegation stellte ein Modell der AURORA aus, das auf die Jubiläumsfeierlichkeiten zum 70. Jahrestag der Großen Sozialistischen Oktoberrevolution hinweisen soll.

FOTOS: GRASS, WOHLTMANN

den Wert und die Bedeutung der politisch-ideologischen Arbeit gesagt wurde.
Mag vielleicht mancher Fahrlehrer, mancher Ausbilder für Tastfunker, Fallschirmspringer oder Taucher sagen, er sei kein Philosoph oder Gesellschaftswissenschaftler. Aber auch von ihm erwarten wir und erwarten die ihm anvertrauten Kameraden, daß er unseren Klassenstandpunkt hat und daß er ihn vertritt!
Das Bedürfnis unserer Menschen, besonders der Jugend, nach politischer Orientierung ist groß, größer, als mancher glaubt. Eine Vielzahl von Fragen bewegt sie:
– Wird es zu einem dritten Weltkrieg kommen?
– Sind wir stark genug, um den Frieden zu erhalten?
– Wie wird sich die sozialistische Staatengemeinschaft weiterentwickeln?
– Wie sieht es mit den Perspektiven des Sozialismus in Europa und in der Welt aus?
Von der sachlichen und auch geduldigen Beantwortung solcher und vieler anderer Anliegen, die die jungen Leute bewegen, hängt sehr viel ab. Alles, was wir auf dem Gebiet der vormilitärischen Ausbildung und des Wehrsports vorhaben, hängt letzten Endes davon ab, ob es mit Kopf und Herz unserer Menschen angenommen und verstanden wird.
Natürlich muß eine Sache, der ein junger Mensch einen guten Teil seiner Freizeit widmet, ihn fesseln und ihm Freude bereiten. Deshalb werden die Lust am sportlichen Wettkampf, der Reiz des Umgangs mit moderner Technik stets wichtige, leistungsstimulierende Motive sein – so wichtig, daß ich behaupten möchte: Ohne sie geht es nicht. Aber sie genügen nicht.
Wenn Wehrbereitschaft zu einer Lebenshaltung werden soll – und darum geht es uns doch letzten Endes –, dann kann das nur von jungen Leuten erwartet werden, die begriffen haben, wofür sie sich da einsetzen und warum das sein muß.
Dieses Bewußtsein, dieses Wissen um das „Wofür" und das „Warum" zu wecken und wachzuhalten, war, ist und bleibt eine der wichtigsten Aufgaben aller, die in unserem Lande Menschen zu erziehen und auszubilden haben – also auch und gerade Eure Aufgabe, liebe Genossinnen und Genossen!
Ich meine, der ganze Komplex politisch-ideologischer Arbeit ist und bleibt eine grundlegende Voraussetzung, um auch in allen anderen Bereichen der Führung, der Ausbildung und der Sicherstellung der GST-Arbeit die erforderliche Intensität und Wirksamkeit zu erreichen.
Davon wird auch im hohen Maße abhängen, aus welchen Motiven, mit welchem Engagement sich die GST-Mitglieder und die Jugendlichen in der vormilitärischen Ausbildung wie im Wehrsport den wissenschaftlich-technischen Herausforderungen unserer Zeit stellen – vom Computersport bis zur Neuerer- und Rationalisatorenarbeit.
Denn bekanntlich vollziehen sich in unserer Gesellschaft und auch in den Streitkräften Prozesse der wissenschaftlich-technischen Revolution, die vor allem mit den tiefgreifenden Wirkungen der Schlüsseltechnologien in allen Bereichen der Volkswirtschaft und des Militärwesens zusammenhängen. Davon wird das Denken und das Handeln, die Arbeit, der Dienst und die Freizeit unserer jungen Menschen mehr und mehr beeinflußt.
Große Aufgaben stehen vor Euch. An Unterstützung, das kann ich im Auftrag der Partei- und Staatsführung versichern, wird es auch künftig nicht fehlen. Wenn wir eine höhere Stabilität der militärischen Grundkenntnisse und -fähigkeiten erreichen wollen, brauchen wir offenbar mehr Trainingsmöglichkeiten und auch häufigeres Trainieren, z. B. an Simulatoren. Wir werden gemeinsam – besonders auch mit den Organen der Volksbildung und der Berufsausbildung – Wege finden, um Handlungen unter steigenden Belastungen zu trainieren, um die physische Leistungsfähigkeit der Wehrpflichtigen, besonders hinsichtlich Kraft und Ausdauer, zu steigern.
Der Generalsekretär des ZK der SED, Vorsitzender des Staatsrates und des Nationalen Verteidigungsrates der DDR, Genosse Erich Honecker, hat mich beauftragt, der Gesellschaft für Sport und Technik in Anerkennung ihrer hervorragenden Leistungen den „Scharnhorstorden" zu überreichen, der ihr auf Vorschlag des Politbüros des ZK der SED und auf Beschluß des Staatsrates der Deutschen Demokratischen Republik verliehen wurde! Im Namen des Nationalen Verteidigungsrates und des Ministerrates der DDR, im Namen aller Angehörigen der Nationalen Volksarmee, der Grenztruppen und aller Schutz- und Sicherheitsorgane der DDR spreche ich Euch zu dieser Ehrung mit dem höchsten militärischen Orden unseres Landes den herzlichsten Glückwunsch aus!


SPITZENMODELLE. Mit 3 Gold-, 17 Silber- und 2 Bronzemedaillen wurden GST-Schiffsmodelle beim 4. Weltwettbewerb in Rouen (Frankreich) ausgezeichnet. Einige waren auch während der Kongreßtage im Ausstellungspavillion am Schloßteich zu bewundern.

Neue ZV-Mitglieder gewählt

Die Delegierten des VIII. Kongresses der GST wählten folgende Modellsportler zu Mitgliedern des Zentralvorstandes unserer sozialistischen Wehrorganisation:

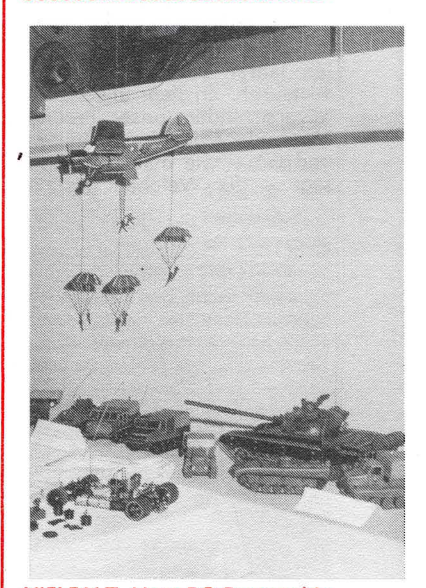
COSIMA WENISCH
18 Jahre, Lehrling, seit 1980 Schiffsmodellsportlerin, Übungsleiterin in der GST-GO „Alfred Frank", Schkeuditz, Bronzemedaille 1984 und Vizeweltmeisterin 1986 in der Klasse FSR-V,

GÜNTHER KEYE
58 Jahre, Diplomstaatswissenschaftler, Leiter der Abteilung Modellsport im ZV der GST, Mitglied des Präsidiums der NAVIGA, Vorsitzender der Sportkommission der NAVIGA,

Dr. ALBRECHT OSCHATZ
48 Jahre, Hochschuldozent an der Technischen Universität Dresden, jahrelanges Mitglied des ZV der GST, jahrelanger Präsident der Modellflugkommission beim ZV der GST, Weltmeister 1969 in der Klasse F1B, Träger des Leistungsabzeichens „Gold C mit 3 Diamanten".

HELMUT KRÜGER
55 Jahre, Ingenieurpädagoge, Übungsleiter Flugmodellsport der GST-GO im VEB Nachrichtentechnik Magdeburg, Mitglied der GST seit 1956, jahrelanges Mitglied der Modellflugkommission beim ZV der GST,

GUNTER RUNKEWITZ
37 Jahre, Abteilungsleiter, Mitglied der GST seit 1963, jahrelanges Mitglied des ZV der GST, Mitglied der Modellsportkommission des Bezirkes Gera, jahrelanger Vorsitzender der Modellsportkommission des Kreises Rudolstadt, jahrelanges Mitglied der Modellflugkommission beim ZV der GST.


VIELFALT. Vom RC-Renner bis zum Kampfwagen war eine breite Palette des GST-Automodellsports zu bewundern. Einblick in das „Innenleben" gab ein Exponat (Bild vorn) eines RC-Rennboliden im Maßstab 1:8, das sogar die Plastteile für einen solchen Renner und ihre selbstangefertigten Spritzwerkzeuge zeigte.

Man muß für eine Sache brennen

Auszüge aus dem Diskussionsbeitrag des Kameraden Friedrich Wiegand zur Arbeit im Modellsport in der Kreisorganisation Greiz.

Als ich vor etwa 25 Jahren Mitglied der GST wurde, um eine Funkfernsteueranlage betreiben zu können, ahnte ich noch nicht, daß damit für mich in der gesellschaftlichen Arbeit ein neuer Lebensabschnitt begann. Die drei Buchstaben „GST", das merkte ich am eigenen Leibe, können nicht nur eine wesentliche Möglichkeit zur Entwicklung der Persönlichkeit sein und zu einer sinnvollen und vielfältigen Freizeitgestaltung beitragen, sondern sie sind auch ein echtes Bekenntnis zu unserem Staat und zur Sicherung des Friedens. Ich glaube, ohne Übertreibung sagen zu können, daß ich durch die GST mit einer Seite unseres Lebens konfrontiert wurde, die in der heutigen Zeit wohl den höchsten Stellenwert genießt: Mehr für den Frieden zu tun, als nur ein Lippenbekenntnis abzugeben. Meine Partei, die LDPD, ordnet deshalb nicht ohne Grund die GST-Arbeit, die ich leiste, als Parteiarbeit ein.

Wir haben in unserem Kreis eine Vereinbarung zwischen GST und LDPD abgeschlossen und damit eine solide Grundlage für eine abrechenbare Arbeit geschaffen. Wenn ich mich recht erinnere, gab es in der Fliegerschule der GST in Schönhagen bereits vor vielen Jahren einen Erfahrungsaustausch, an dem unser Parteivorsitzender, unser Freund Manfred Gerlach, teilnahm und wo – wie man so schön sagt – die Weichen gestellt wurden. Heute können wir hier eine erfolgreiche Bilanz ziehen. Der Kreisvorstand unserer Partei hat damals die Sache sehr ernst genommen und sich mit mir und auch mit unseren GST-Funktionären beraten. So entstand keine aus dem Boden gestampfte Vereinbarung zum Abhaken, sondern ein Dokument mit konkreten Maßnahmen und Vorhaben. Zum Beispiel, daß die Erfahrungen aus der wehrpolitischen Arbeit permanent auszutauschen sind und gewonnene Erkenntnisse für die Qualifizierung der politisch-ideologischen Arbeit zur Ausprägung des sozialistischen Wehrbewußtseins unserer Mitglieder und zur Förderung des Engagements für die sozialistische Landesverteidigung zu nutzen sind. Das Wirken der GST ist durch die Vorstände aller Ebenen zu unterstützen.

Jährlich führen wir ein Rundtischgespräch mit Parteimitgliedern, die aktiv in der GST arbeiten bzw. als Ausbilder in der vormilitärischen Ausbildung tätig sind, durch. Auch die Durchführung einer jährlichen Beratung mit Parteimitgliedern, die gediente oder ungediente Reservisten der NVA sind, möchte ich erwähnen. Der Besuch von Ausbildungsstätten der GST durch unseren Kreisvorstand sowie die Teilnahme an wehrsportlichen Wettkämpfen – zum Beispiel Wettkampf um die „Goldene Fahrkarte", Teilnahme an der Kreiswehrspartakiade (Greiz war übrigens der erste Kreis in der Republik, der nachweislich eine Kreiswehrspartakiade durchführte) usw., die Gewinnung von jährlich 5 Parteimitgliedern für die Mitgliedschaft in der GST mögen dieses Bild abrunden.

Ich sagte bereits, daß ich Trainer unserer Nationalauswahl bin und möchte ergänzen, daß ich auch einige Jahre Vorsitzender unserer GST-Grundorganisation war, als Übungsleiter junge Schiffsmodellsportler betreute und diese jungen Kameraden heute mit Erfolg zu Weltmeisterehren führen konnte. Ich meine, das ist eine gesunde Parteipolitik, wenn man gemeinsam an einem Strang zieht und ein gemeinsames Ziel bei der Gestaltung der entwickelten sozialistischen Gesellschaft verfolgt sowie gemeinsam die Friedenspolitik unseres Staates vertritt.

Natürlich haben wir in Greiz den großen Vorteil, daß durch mehrere durchgeführte Meisterschaften der DDR im Schiffsmodellsport unsere Jungen und Mädel, die Vatis und Muttis, aber auch Omas und Opas vom Modellsportfieber angesteckt wurden. Da liegen unter dem Gabentisch zu Weihnachten Modellbaukästen und Werkzeuge und dann geht es los ... Kommt man nicht weiter, holt man Hilfe bei der GST. Unsere Türen sind offen. Leider ziehen die Schulen mit Modellsportgemeinschaften noch nicht so richtig mit. In der Station Junger Techniker drängelt man sich dafür. Viele springen ab, die Bauerei dauert ihnen zu lange. Man möchte kommen, bauen und möglichst nach ein paar Stunden das fertige Modell schwimmen lassen. Da muß man gefühlvoll eingreifen. Mancher Schiffsmodellsportler kommt aus den Reihen der Flieger. Flugmodelle stürzen ab und sind Kleinholz. Das dämpft dann etwas die Begeisterung.

Das Drachenfest, was alljährlich bei uns stattfindet, wo auch Modellflugvorführungen, Erfahrungsaustausche und natürlich Siegerehrungen mit Preisen in Form von Modellbaukästen im Programm einbegriffen sind, ist eine Gemeinschaftsaktion von GST, Pionierorganisation, Volksbildung und meiner Partei. Auch hier sehen wir noch Reserven.

Auch im Automodellsport konnten wir besonders in den letzten Jahren weitere Fortschritte erzielen. Angefangen hat alles mit einer kleinen Führungsbahn für SRC-Modelle. Dann folgte eine große Bahn, die Flitzer wurden auch schneller und man redet jetzt im Republikmaßstab ein Wörtchen mit.

Der traditionelle Weihnachtslauf war dieses Mal durch die Teilnahme von Sportfreunden aus der ČSSR – wir haben sehr enge Partnerbeziehungen zum SVAZARM Rokycany und Plzeň – international, und auch die vorbildgetreuen Modelle und Modelle mit Funkfernsteuerung sind bei uns attraktiver geworden.

Abschließend möchte ich feststellen, daß es kein Rezept gibt, um zum Erfolg zu kommen. Ausgenommen das eine Rezept: Man muß ständig auf der Suche nach neuen Ideen sein und auch etwas Mut zum Risiko haben. Kein Rezept, aber eine Binsenweisheit: Man muß für eine Sache brennen.

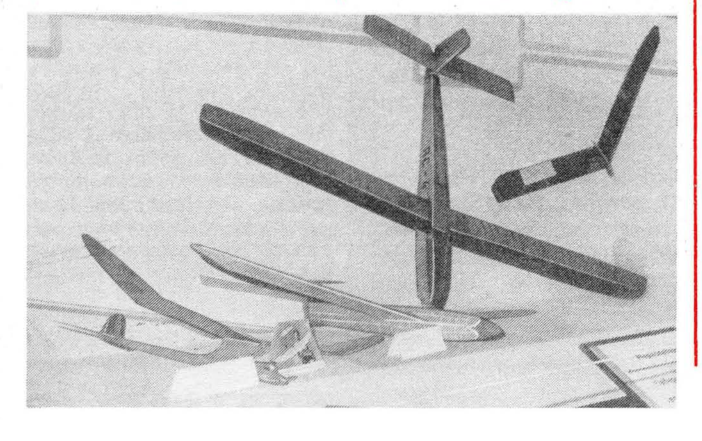
Die vollständigen Kongreßmaterialien erscheinen in „konkret".

Neuer Beirat berufen

Auf Beschluß des Sekretariats des Zentralvorstandes der GST wurden während einer Feierstunde am 26. Juni 1987 folgende Autoren in den Redaktionsbeirat unserer Zeitschrift berufen:

Dietrich Austel, Referatsleiter F3 (Flugmodellsport);
Günther Keye, Abteilungsleiter Modellsport im ZV der GST;
Bernhard Krause, Gruppenleiter im VEB BWF, Abteilung Modellmotoren;
Joachim Lucius, GO-Vorsitzender des GST-Modellsportzentrums Berlin-Prenzlauer Berg;
Dr. Boris Lux, Modellplankonstrukteur;
Joachim Löffler, Erster Weltmeister der GST und Trainer der DDR-Auswahlmannschaft F1;
Hans-Joachim Mau, Fachbuchautor und Plastmodellbauer,
Peter Pfeil, Automodellsportler (RC);
Helmut Ramlau, Arbeitsgemeinschaftsleiter im Pionierpalast „Ernst Thälmann" Berlin;
Gerald Rosner, Schiffsmodellsportler (F3-Rennboote).

GESCHICHTE. Eine Modellbauausstellung während der Kongreßtage gab Einblick in die 35jährige Geschichte des Modellsports in der GST. Von links nach rechts sind zu erkennen: ein Freiflugmodell F1C aus dem Nachlaß von Hans Neelmeijer (1913 bis 1980) – ein Modell mit Klappluftschraube und einer damals sensationellen Einstellwinkelsteuerung; daneben das bekannte Freiflugmodell „Wolkenbeißer", das von Christian Morgenstern (Karl-Marx-Stadt) 1986 für das 2. Hans-Neelmeijer-Gedächtnisfliegen gebaut wurde (FDJ-Bauplan Nr. 5 von 1950); an der Wand der erste funkferngesteuerte Segler des Bezirks Karl-Marx-Stadt aus dem Jahre 1958 von Klaus Oehring; daneben ein Nurflügelmodell von Hans Thiele (Karl-Marx-Stadt), 1957 mit einer Spannweite von 2080 mm gebaut.





SCHWEBEN im Stand

Der schwierige Weg zum Hubschraubermodell

Hubschraubermodelle, wen versetzen sie nicht in Aufregung, wen faszinieren sie nicht? Oft erwächst daraus der Wunsch, selbst so ein Modell zu besitzen, es selbst zu fliegen. Doch das erfordert schon umfangreiche theoretische Kenntnisse und praktische Fertigkeiten. Wie so ein Modellhubschrauber zu bauen, wie kompliziert der Weg zum flugfähigen Modell ist, soll im nachfolgenden Artikel beschrieben werden.

Seit der erste Modellhubschrauber öffentlich vorgeführt wurde, entbrannte ein technischer Wettbewerb um dieses Fluggerät.
Es dauerte einige Zeit, bis die ersten Piloten lernten, mit diesen Drehflügeln zurechtzukommen. Kurt Kufner war der erste GST-Modellsportler in unserer Republik, der den Modellhubschrauberflug gekonnt auf vielen Wettbewerben zeigte.
Über welche Grundlagen muß man verfügen, um einen Hubschrauber bauen zu können? Der Modellhubschrauber ist die Krönung des Modellbaues. Eine Steigerung der Schwierigkeiten wird es wohl kaum noch geben. Das Fliegen selbst lernt man nicht von heute auf morgen. 2 bis 3 Jahre konsequentes Training (nicht nur am Wochenende) sind schon notwendig, um den Modellhubschrauber sicher zu beherrschen. Der Grund, warum viele Modellsportler an diesem interessanten Fluggerät scheitern, ist, daß sie nicht genug Geduld aufbringen. Die Erfolgserlebnisse sind gerade in der Anfängerphase (Schwebeflug) sehr gering. Die Besonderheiten im Hubschrauberflug sollten bekannt sein. Begriffe wie Bodeneffekt, Wirbelringzustand und Übergangsauftrieb gehören zu den Grundlagen. Ein Flächenflugmodell muß man nicht unbedingt vorher geflogen haben. Es ist aber von Vorteil, wenn ein Kunstflugmodell gesteuert werden kann.
Zur Fernsteuerung muß gesagt werden, daß man nur Erfolge mit einer einwandfrei funktionierenden Technik hat. Den Rudermaschinen wird einiges abverlangt. An einem Hubschrauber bewegt sich vieles. Es entstehen mechanische Störimpulse, die der Empfänger negieren muß. Der Sender muß Möglichkeiten zur Mischung von mehreren Kanälen haben. Eine frequenzmodulierte Anlage ist unbedingt zu empfehlen.

Eine umfangreiche Werkzeugausrüstung mit Drehbank, Ständerbohrmaschine, Fräsmaschine und Schleifbock ist Voraussetzung für ein solches Vorhaben. An die mechanischen Fertigkeiten des Modellbauers werden höchste Anforderungen gestellt. Schülern und Jugendlichen sei von so einem Projekt abzuraten, da ihnen die Erfahrungen fehlen.

Einige finanzielle Mittel gibt es zu investieren. Benzinkosten, die der PKW verursacht, Modellmotoren, die kaputtgeschwebt werden und unvermeidliche Abstürze verschlingen eine Menge Geld.
Einen Schönheitspreis kann man mit diesem Modell (Bild 1) nicht erwerben, aber technisch hat es einiges zu bieten:

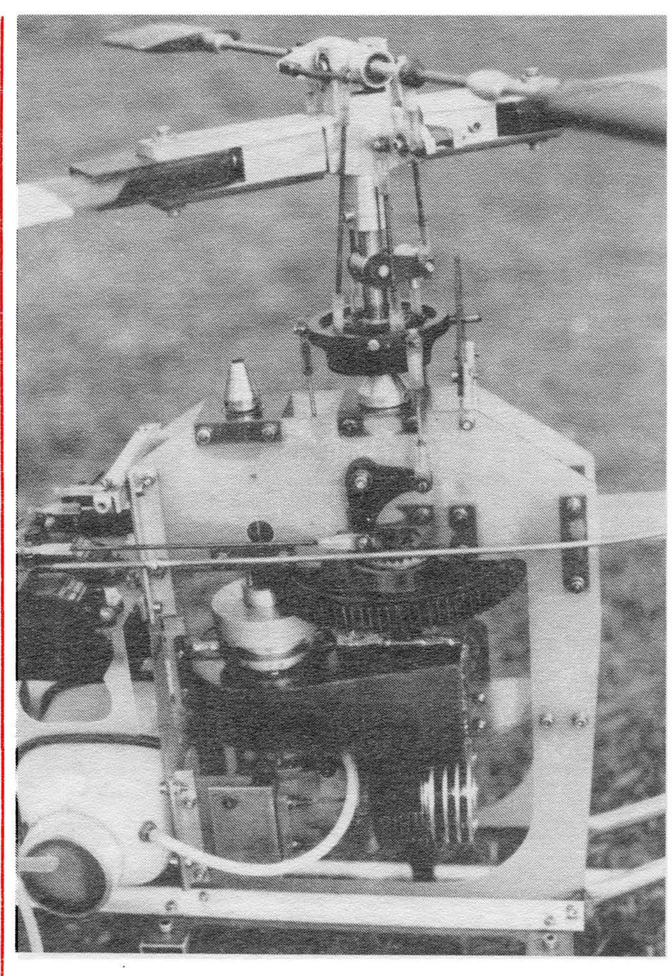
Technische Daten

Länge	1 400 mm,
Rotorkreis	1 375 mm,
Heckrotorkreis	310 mm,
Übersetzung:	
Hauptrotor	8,1:1,
Heckrotor	3:1,
Motor	Moki, M7RC 10 m³,
Masse	4 500 g,
Rotorsystem	Bell/Hiller-Mischsystem mit kollektiver Blattverstellung.

Alle beweglichen Steuerelemente sind kugelgelagert. Der gesamte Hubschrauber kommt auf die stolze Anzahl von 42 Kugellagern. Dieser hohe Aufwand ist für eine lange Lebensdauer von großer Bedeutung. Mit diesem Modell trainierte ich 15 Flugstunden hintereinander, ehe der erste Defekt in der Mechanik auftrat. Auch für das Flugtraining ist es wichtig, daß der Hubschrauber über längere Zeit seine eingestellten Verhältnisse beibehält.
Das Gehäuse ist aus 1,5-mm-kupferkaschiertem Cevausit zusammengelötet. Diese Art von Verkleidung bewährte sich gut. Diverse Abstürze hat die

Elektronik immer überlebt. Gerade zu Beginn der Hubschrauberfliegerei ist es wichtig, daß man nach einem Absturz schnell wieder das Training aufnehmen kann und nicht tagelang schöne, lackierte Zellen repariert. Dem Original ähnliche Hubschrauber sollte man erst bauen, wenn man über ein gewisses fliegerisches Können verfügt. Ganz ohne „Gehäuse" zu fliegen, würde ich nicht empfehlen, da man den Hubschrauber und seine Fluglage bei größeren Entfernungen kaum noch erkennen kann.

Der Rotorkopf (Bild 2) ist das interessanteste Teil am Hubschrauber. Er bestimmt im wesentlichen die Flugeigenschaften. Die Entwicklung des Modellhubschraubers war auch immer mit Verbesserungen am Rotorkopf verbunden. Hier handelt es sich um einen stabilisierten Zweiblatt-Rotorkopf. Die beiden Blatthalter, die schwimmend in der gummigeführten Rotornabe gehalten werden, sind mit einer 7-mm-Stahlwelle verbunden. Man spricht von einer vollkardanischen Aufhängung. Die Stabilisierungsstange nennt man Hillerstabilisator. Über die Blattverstellhebel wird die direkte Blattverstellung mit der zyklischen stabilisierten Steuerung gemischt und wirkt so gemeinsam auf die Rotorblätter. Die Besonderheit bei diesem Rotorkopf liegt am Hillerstabilisator. Der Pitchkompensator ist nicht, wie bekannt, auf der Rotorwelle, sondern auf dem Hillerstab montiert und durch die Kugellagerführung absolut spielfrei. Durch diese Anordnung kann der Abstellwinkel



für die zyklische Steuerung vergrößert werden.

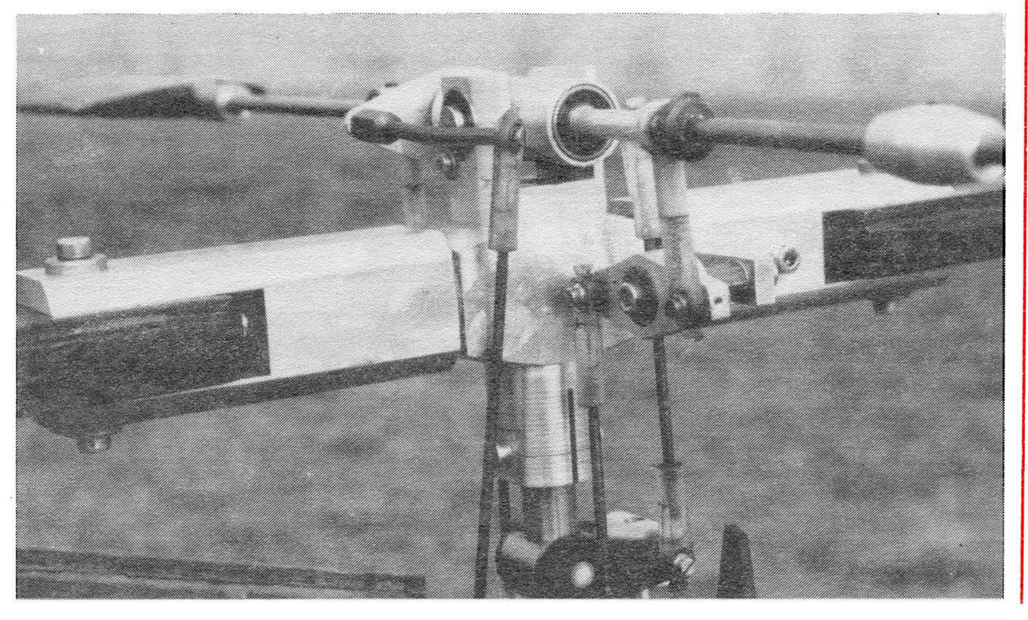
Die Flugeigenschaften, die mit dieser modifizierten Rotorvariante erzielt werden, sind phantastisch. Der Kurvenflug ist so ähnlich wie bei einem Flächenmodell. Der Steuerknüppel bleibt solange auf „Kurve" stehen, bis der Hubschrauber den neuen Kurs eingenommen hat. Dieser Rotorkopf ist zur Zeit die beste technische Lösung des Problems. Alle Wettbewerbsflieger, einschließlich der Japaner, verwenden dieses Rotorkonzept. Die mechanischen Ausführungen sind selbstverständlich sehr verschieden. Ein Ganzmetallrotorkopf ist dabei schöner und sicherer als die plastgespritzten Baukastenvarianten. Einen sehr wichtigen Vorteil dieses Rotorkopfes möchte ich nicht verschweigen: Durch zusätzliche Gewichte am Stabilisator kann man diesen Rotorkopf auch für den Anfänger beherrschbar machen. Das heißt, daß der Hubschrauber in seinem Schwebeflugverhalten nicht mehr so „giftig" ist.

Zu den verwendeten Kugellagern kann ich sagen, daß ich für den Rotorkopf nur Standard-Kugellager verwendet habe (6 × 623; 4 × 624; 4 × 607). Die Teile, die doppelt vorkommen, müssen unbedingt mit einer Schablone hergestellt werden. Damit ist die Symmetrierung der Steuerung gewährleistet. Die Teile für den Rotorkopf habe ich auf einer „Hobbymat" gedreht und gefräst.

Bild 3 zeigt das komplette Innenleben des Helicopters. Die Steuerungskomponenten sind genau zu erkennen. Die Umlenkhebel sind kugelgelagert, damit die Spielfreiheit der Steuerung erhalten bleibt. Der Moki ist mit einem Extremkühlkopf ausgerüstet und wird somit auch bei höheren Außentemperaturen schwebeflugfest.

Die Taumelscheibe weist einige Besonderheiten auf. Sie wird über die drei Umlenkhebel symmetrisch angelenkt. Je eine Rudermaschine ist für einen Punkt an der Taumelscheibe zuständig.

Das Heben und Senken, das beim Hubschrauber als Pitchsteuerung bezeichnet wird, geschieht durch die gleichzeitige Ansteuerung aller 3 Rudermaschinen. Die Taumelscheibe wird so auf der Rotorwelle verschoben. Die Rotorblätter werden dabei kollektiv verstellt. Bei der Rollsteuerung laufen die 2 Rollrudermaschinen gegenläufig. Die Nicksteuerung ist wieder etwas komplizierter. Die beiden Rollrudermaschinen müssen in einem bestimmten Verhältnis zur Nickrudermaschine gleichsinnig mitlaufen. Die Taumelscheibe darf dabei ihre Höhenstellung nicht verändern. Die Rotorblätter werden bei dieser Steuerung zyklisch verstellt. Die Steuerung der so angeordneten Rudermaschinen kann natürlich nur über entsprechende Mischeinrichtungen am Sender oder Empfänger erfolgen.



FOTOS: WYBRANIETZ

Norbert Wybranietz

FORTSETZUNG FOLGT

3-2-1-Start

Wettkämpfe der GST

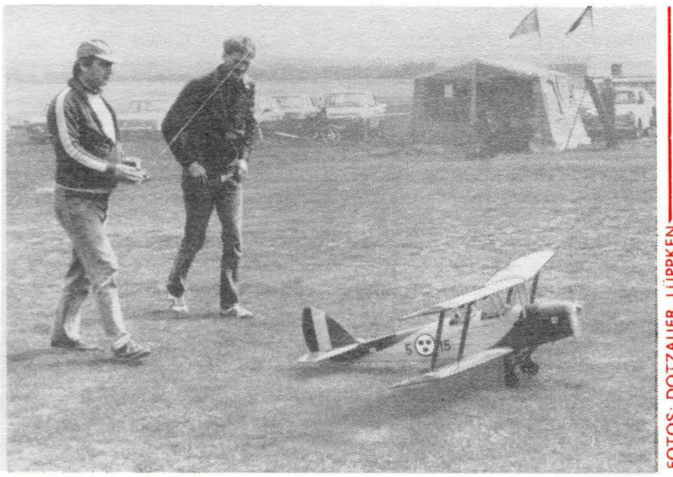
Gardelegen. Im Mai wurden auf dem ehemaligen Segelflugplatz die Wettkämpfe um den 7. Altmarkpokal in der Klasse F4C-V ausgetragen. Mit 19 GST-Modellsportlern lag die Beteiligung erfreulich hoch. Leider fehlten die Kameraden aus dem Bezirk Suhl. Wegen der gestiegenen Leistungen aller Modellsportler, insbesondere beim Fliegen, war es ein hochwertiger Wettkampf. Bei der Baubewertung gab es für mehrere GST-Sportler durchschnittlich 1800 bis 1900 Punkte. Die Flugbewertung war also ausschlaggebend für den Sieg und die Plätze. Viele Kameraden setzten ihre altbewährten Modelle ein. Wegen der großen Teilnehmerzahl konnten nur zwei Wertungsflüge durchgeführt werden. Somit sind beide Flüge bewertet worden, es gab keinen „Streichdurchgang". Mit dem neuen Prinzip in der Bewertung ist neuen bautechnischen Besonderheiten keine Chance gegeben. Es gewinnt der Wettkämpfer, der ein „normales" Modell mit guten Flugeigenschaften an den Start bringt. Um den Sieg gab es ein Kopf-an-Kopf-Rennen, das Wolfgang Groß für sich entscheiden konnte.

Ergebnisse: 1. Wolfgang Groß (T), 5366 P., 2. Burkhard Dotzauer (S), 5325 P., 3. Werner Pieske (D), 5050 P., 4. Stephan Stolle (R), 4708 P.., 5. Wolfgang Quack (R), 4 348 P..

H.-J. Lüppken



Die Zlin 526 AFS des Kameraden Brauer im Maßstab 1:5



Kamerad Andreas am Start mit dem Nachbau des Schuldoppeldeckers DH 82 „Tiger Moth"



Mit einer Jak-55, ausgerüstet mit einem 20-cm³-4-Takt-Motor, startete Kamerad Maltzahn (l.)

FOTOS: DOTZAUER, LÜPPKEN

Berlin. *Die Sektion Luftfahrtklub „Otto Lilienthal" der GST-GO INTERFLUG lud Plastmodellbauer unserer Republik sowie von ihren Partnerklubs aus der ČSSR, Polen und Ungarn zur 9. Leistungsschau und dem 4. Internationalen Klubwettbewerb im Plastflugzeugmodellbau ein. In der Kategorie IC (1:72) kamen 22 Modelle und in der Kategorie IB (1:48/50) 12 Modelle in die Wertung. Bei der Bauprüfung zeigte sich, daß die Schiedsrichter noch besser auf ihre Aufgaben vorbereitet werden müssen. Parallel zu diesen Wettbewerben gestalteten die Mitglieder der Sektion Luftfahrtklub zwei themengebundene Ausstellungen. Somit präsentierten sich den zahlreichen Zuschauern und Besuchern 250 Modelle, die von der großen Breite des Plastflugzeugmodellbaus Zeugnis ablegten.*

Ergebnisse IC: *1. D. Billig, (79,16 P.), 2. J. Palera, L-39ZA (75,33 P.), 3. M. Kandzia, IL-28 (73,00 P.);* **IB:** *1. G. Sendel, P-47D (81,37 P.), 2. M. Kowalski, Auster MKIII (81,12 P.), 3. K. Susa, (78,87 P.).*

Einen Sachpreis der Bauprüfungskommission errang S. Reinhold von der GST-Sektion „Hans Grade" für das Modell einer TB-3. Dieses Modell bestach besonders durch den Schwierigkeitsgrad, den hohen Bauaufwand und sein Äußeres.

Burkhardt Rawolle



FOTO: SENDEL

Klasseleistungen in Böhmen

Traditionsgemäß trafen sich die Modellflieger der sozialistischen Länder zum Vorbereitungswettkampf auf die Weltmeisterschaft, die vom 10. bis 16. August dieses Jahres in Thouars (Frankreich) in den Freiflugklassen ausgetragen wird. Gastgeber war in diesem Jahr die ČSSR, die die Freiflieger der Klassen F1A, F1B und F1C sowie die Wettkämpfer der Klasse F3B vom 27. Mai bis 02. Juni 1987 nach Tabor eingeladen hatte. Wie zur WM selbst, waren in jeder Klasse drei Aktive startberechtigt. Mit wenigen Ausnahmen dürften es auch die Teilnehmer an den diesjährigen Weltmeisterschaften gewesen sein.

Schon bei der Abreise unserer GST-Modellsportler-Delegation offenbarten sich ein paar Unannehmlichkeiten. Unser vielfach bewährter und einsatzfreudiger Delegationsleiter Reiner Woelk war verhindert, so daß der Trainer der F1-Klassen, Joachim Löffler, diese Aufgabe zusätzlich wahrnehmen mußte. Außerdem war der geplante Ikarus-Bus erheblich geschrumpft. Der bereitgestellte Kleinbus konnte nicht alles aufnehmen, so daß Gerhard Köhn mit seinem Wartburg-Tourist aushelfen mußte.

Doch der Leser wird sich mehr für den Wettkampf als für Randerscheinungen interessieren, wenngleich auch diese von Einfluß auf das sportliche Ergebnis sein können.

Um es vorwegzunehmen, der Wettkampf war von Anfang bis Ende sehr gut organisiert. Eröffnung und Siegerehrung erfolgten in würdiger Umrahmung. Als Fluggelände stand der Klasse F3B der Segelflugplatz zwischen Tabor und Sezimovo Usti zur Verfügung, während die Freiflieger den weiträumigeren Flugplatz von Tabor, in Richtung Plzeň gelegen, nutzen konnten. Das Wetter entsprach mit seiner Wechselhaftigkeit dem diesjährigen Frühsommer.:

1. Wettkampftag (Klasse F1B) – angenehme Temperatur, schwacher Wind, anfangs kaum, dann geringe bis mittlere Thermik (teilweise tückisch),
2. Wettkampftag (Klasse F1A) – sehr kalt, diesig, später Regenschauer, mäßiger Wind 5–8 m/s, schwache, aber zuverlässige Thermik,
3. Wettkampftag (Klasse F1C) – kühl, diesig, fast windstill, schwache Thermik.

Die Wettkampfzeit war jeweils von 8 bis 16 Uhr, 7 Durchgänge je 1 Stunde, dazwischen jeweils 10 Minuten Pause. Bei ruhigem Wetter, wie z. B. bei der F1C, und wenn alles planmäßig läuft, ist das fast zu langwierig. Beim Wettkampf der Klasse F1A mit kräftigem Wind und damit verbundenen langen Rückholzeiten erwies sich der gedehnte Ablauf als sehr vorteilhaft. Andererseits ist es wegen der thermischen Verhältnisse auch wenig sinnvoll, mit dem Stechen bereits am zeitigen Nachmittag zu beginnen.

Was gab es nun Bemerkenswertes zum Wettkampf selbst, insbesondere auf unsere Teilnehmer bezogen.

29. 05. 87 – F1B

In den ersten zwei Durchgängen gab es kaum Thermik. Gefragt waren fliegerische Sicherheit und Leistungsvermögen der Modelle. Schon in der ersten Runde büßte Ralf Benthin 10 Sekunden ein. Mit einer etwas weiteren Gleitflugkurve hätte es gereicht. Im zweiten Durchgang fehlten Peter Windisch 5 Sekunden. Bei diesem Start war die Ausgangshöhe sehr „mager". Bernhard Strauch schaffte das „Max" gerade so. Die dritte und vierte Runde wurden ohne Verlustsekunden absolviert. Im fünften Durchgang hatte Peter Windisch Pech, als sein Modell nach gutem Start in sicherer Thermik einen Zusammenstoß in der Luft hatte und nicht mehr einsetzbar war. Der Wiederholungsstart gelang anfangs gut, doch im Gleiten gab es in Bodennähe „pumpende" Probleme, so daß statt 180 s nur 167 s zu Buche standen. Wenn anfangs die Stimmung infolge der abgegebenen Sekunden ziemlich am Boden war, so hatten wir uns nach dem fünften Durchgang mit kämpferischem Einsatz zumindest in der Mannschaftswertung bis auf den 2. Platz hinter der UdSSR herangekämpft. Doch ein internationaler Wettkampf hat sieben Durchgänge, und die letzten beiden liefen nicht gut für uns.

Bei R. Benthin war im sechsten der Start etwas mißglückt. Infolge der flachen Startphase flog das Modell aus der Thermik heraus und schaffte nur 117 Sekunden. Noch schlechter erwischte es Bernhard Strauch, der bis dahin noch ohne Punktverlust war. Der Start, nur einige Sekunden zu spät, hatte einen totalen „Absaufer" mit 93 Sekunden zur Folge. Damit waren auch seine Hoffnungen und die der gesamten Mannschaft dahin.

Nach kurzer Beratung wurde der taktische Einsatz neu festgelegt. Doch es fehlte noch die Sicherheit bei der Arbeit mit unserem neuen Thermikmeßgerät, und P. Windischs Modell lag nach 87 Sekunden am Boden.

Im Ergebnis erzielten wir Mittelplätze, und die Enttäuschung war nicht zu verbergen. Kurzgefaßt läßt sich sagen, daß die Qualität unserer Methoden besser ist als das erreichte Ergebnis, in taktischer Hinsicht die Fehlerquote mit drei Fehlgriffen jedoch zu hoch lag. Sieben Wettkämpfer erreichten das Stechen, sechs die 5-Minuten-Runde und schließlich noch fünf das 6-Minuten-Stechen.

Letzteres wurde bei annähernd „toter Luft" vollzogen, so daß man die geflogenen Zeiten nahezu als Leistungsvermögen der Modelle werten kann. Die Bilanz ist eindeutig. Die sowjetischen Sportler siegten souverän. An allen Modellen stimmte einfach alles: angefangen von der Konzeption über die Ausführung, Gummiausnutzung bis hin zur fliegerischen Seite. Und was das Leistungsvermögen betrifft, werden die 5 Minuten von allen drei Wettkämpfern erreicht. Golugonows Modell flog, so schien es, noch mit Tagestrimmung.

30. 05. 87 – F1A

Wie bereits erwähnt, war das Wetter nicht überaus kompliziert für die F1A-Flieger, aber für alle, insbesondere für die Rückholer, infolge Regen, Wind und Kälte äußerst unangenehm. Favorisiert waren natürlich die Gastgeber, die in jeder Klasse mit 6 Aktiven (ČSSR A und ČSSR B) antreten konnten.

Auch wir hatten mit Manfred Preuß, Andreas Petrich und Uwe Rusch drei international erfahrene und erfolgreiche Wettkämpfer am Start. Schließlich hatten unsere drei vor knapp einem Jahr den Vizeeuropameistertitel erkämpft. Aber auch die sowjetischen und einige F1A-Flieger aus anderen Ländern sind in der Lage, Medaillenplätze zu erringen. Die ersten fünf Durchgänge gingen bei uns ohne Verlustsekunden über die Bühne. Im vierten gab es etwas Unruhe, als Manfred Preuß im Schlepp eine Leinenkreuzung hatte, bei der seine Leine offensichtlich beschädigt wurde. Die Folge war ein Leinenriß beim Ausklinken. Zwar war die Thermik gut ausgemacht, aber der Start ergab keine Wertung.





Manfred Preuß (r.) und Andreas Petrich (l.) konnten sich im Feld der F1A-Flieger behaupten und belegten die Plätze 1 und 2

◄ Hinter den souverän siegenden F1C-Sportlern aus der UdSSR belegte der GST-Modellsportler Claus-Peter Wächtler einen guten vierten Platz

Unmittelbar danach kam wieder eine der unangenehmen Regenfronten mit starkem Wind. Erst kurz vor Durchgangsende und unter ungünstigen Bedingungen konnte „Manni" seinen Start wiederholen. Was beim Start nicht optimal gelang, bügelte das Modell aus. Es flog eine lange Strecke gegen den Wind, und als sich etwas Thermik bemerkbar machte, begann es zu kreisen – das Maximum war gerettet. Die sechste Runde brachte für Uwe Rusch das „Aus". Diese Redewendung ist berechtigt, weil bei großen internationalen Vergleichen jeder Wettkämpfer, der auch nur einmal, und sei es noch so knapp, das Maximum verfehlt, keine Chancen mehr auf eine vordere Plazierung hat. Trotzdem kann Uwe kein Vorwurf gemacht werden, denn er mußte seinen Start unter schwierigsten Bedingungen absolvieren, und bis zum Durchgangsende bestand keine Aussicht auf Verbesserung der Situation. Der siebente Durchgang war für uns wieder makellos, und wir konnten uns freuen, daß „Manni" und Andreas das Stechen erreicht hatten. Aber auch alle drei ČSSR-A-Wettkämpfer hatten sich qualifiziert. Das 4-Minuten-Stechen schafften alle zehn. Im zweiten Stechen fiel dann die Entscheidung. Überzeugende Thermik gab es nicht mehr. Während die Konkurrenten einzeln bzw. in kleinen Gruppen ausklinkten, suchten unsere beiden Sportler bis kurz vor Ende der 15 Minuten. Zuerst klinkte M. Preuß aus und Andreas hängte sich an. Beide flogen gute Zeiten, aber eben nicht ganz die 5 Minuten.

Ein großes „Hurra" gab es durch unsere gesamte Mannschaft, als die Ergebnisse des zweiten Stechens angezeigt wurden:

1. Platz für „Manni" Preuß, 2. Platz für Andreas Petrich – eine Bestätigung des Leistungsniveaus unserer F1A-Flieger. Obwohl Sieger in der Mannschaftswertung, waren die gastgebenden F1A-Piloten der ČSSR doch etwas enttäuscht. Für sie blieben nur die Plätze 6, 8 und 9.

Joachim Löffler



Mit 315 s belegte Stefantschuk (l.) aus der UdSSR in der Klasse F1B hinter seinem Mannschaftskameraden Andrjukow den 2. Platz

FOTOS: LÖFFLER

FORTSETZUNG FOLGT

Ein BIENCHEN aus Zschopau

Nach langer Wartezeit können die Modellbauer nun wieder ein Plastmodell aus heimischer Produktion im internationalen Maßstab 1:72 erwerben. Um es vorweg zu nehmen: Mit dem Modell der Antonow An-14 „Ptschelka" (Bienchen) dürfte dem jungen Zschopauer Entwicklungskollektiv um den Konstrukteur Axel Dietz auch im Hinblick auf internationale Absatzmärkte „der große Wurf" gelungen sein.
Der vorliegende Bausatz stellt in seiner Synthese von Spielzeug und vorbildgetreuem Modell eine Spitzenleistung in der Reihe der Zschopauer Modelle dar. Die Qualität der Modellausführung, der Detaillierung, die Originaltreue und die Einhaltung der Abmessungen entsprechen nunmehr den international üblichen Standards. Das war bei den bisherigen Modellen leider nicht immer der Fall.
Die 79 Einzelteile (Bild 1) sind sauber und im wesentlichen ohne Grat abgespritzt. Erstaunlich die teilweise sehr hohe Detailtreue der Einzelteile, z. B. der Räder, der Fahrwerksbeine und der Ruderhalterungen. Die Gravur ist sowohl positiv (also erhaben) als auch negativ (Klappen usw.) in sehr guter Qualität ausgeführt. Dem Bausatz liegt eine Inneneinrichtung bei. Auf nur unmaßstäblich darzustellende Nietreihen ist verzichtet worden. Der Bau einer Version in drei verschiedenen Bemalungsvarianten ist möglich. Als Hilfe dazu dienen die umfangreiche dreisprachige Bauanleitung, die sehr gute zeichnerische und auf der Verpackung farbige Darstellung.
Es handelt sich dabei um folgende Varianten:
– Eine Maschine der LSK/LV der DDR mit der taktischen Nummer „996" in zweifarbigem Oberseiten-Tarnmuster. Das Original steht vor dem Armeemuseum der DDR in Dresden,
– eine Maschine der sowjetischen Luftstreitkräfte mit der taktischen Nummer „110" in zweifarbigem Oberseiten-Tarnmuster,
– eine Maschine der AEROFLOT, Kennzeichnung CCCP-81550, auf die noch näher in diesem Baubericht eingegangen wird.
Die Qualität der im Bausatz enthaltenen Abziehbilder befriedigt allerdings noch nicht, obwohl positive Ansätze gegenüber den bisher in den Plasticart-Baukästen enthaltenen Abziehbildern erkennbar sind. Hier sollten unbedingt die Abziehbilderbögen aus den ČSSR-Bausätzen von Kovozavody Prostejov als Vorbild dienen.
Als unvorteilhaft hat sich die Numerierung der Bauteile in der Bauanleitung, Teil 01L (links) und 01R (rechts), für Anfänger erwiesen. Besser wäre es, jenen Teilen (in diesem Fall dem Rumpf) eine fortlaufende Numerierung wie Teil 1, Teil 2 usw. zu geben.
Bei den Hinweisen zur Farbgebung bezieht sich der Hersteller u. a. auf die in der ČSSR erhältlichen Humbrol-Farben. Es eignen sich aber ebenfalls die in speziellen Modellbaugeschäften der ČSSR erhältlichen Unicol-Farben aus der ČSSR sowie die „Modelack"-Farben der polnischen Firma WFK Nowimal.

Zum Bau des Modells

Dem Modellbaukollektiv Sendel/Billig der Sektion Plastmodellbau der GST-GO „Luftfahrtklub Otto Lilienthal" der INTERFLUG stand ein Vorserienpreßling des An-14-Modells zur Verfügung. Dafür gebührt dem Betriebsdirektor des VEB Plasticart Dank. Die von den Kameraden gegebenen Hinweise zur Verbesserung des Modells sind bei den Serien-Modellen bereits berücksichtigt worden.
Der Bau des Modells kann entsprechend der Bauanleitung problemlos erfolgen. Spachtelarbeiten sind nur im Rumpf/Tragflächenbereich sowie im Rumpf/Stummelflächenbereich erforderlich. Die in der Bauanleitung angegebene Bugbeschwerung sorgt jedoch noch nicht für einen waagerechten Stand des Modells. Sicherheitshalber sollte der gesamte vordere Rumpfbereich unter dem Fußboden vor dem Zusammenkleben der Rumpfhälften mit Blei ausgefüllt werden.

Bau der AEROFLOT-Version

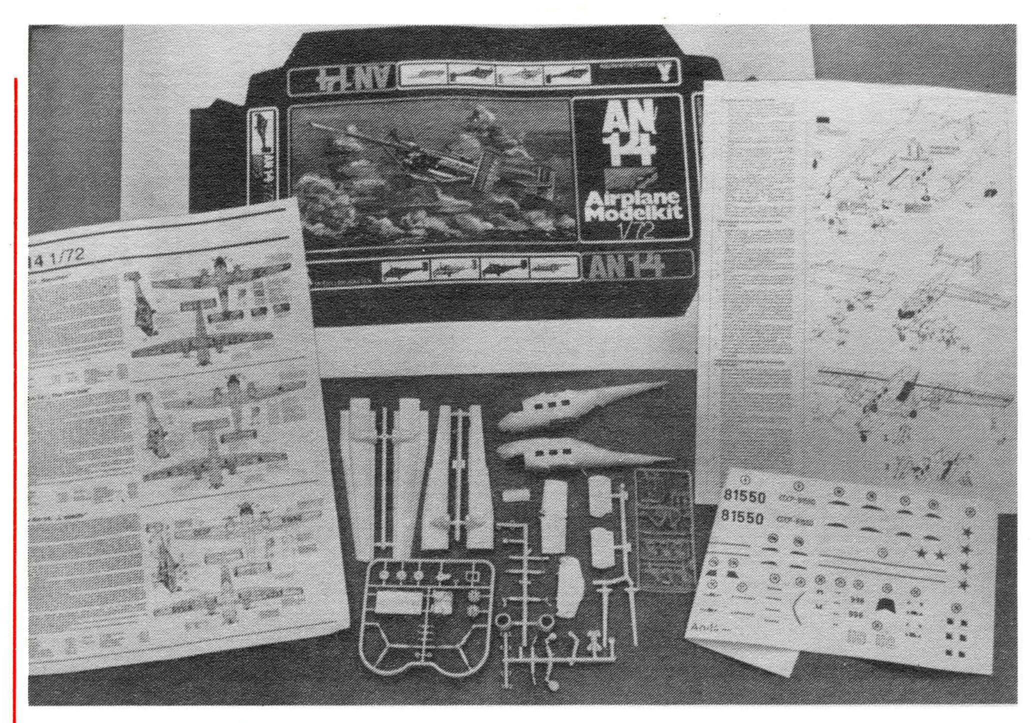
Die kompliziertere Bemalung ist durch die Beigabe der notwendigen Abziehbilder für Anfänger leicht zu bewerkstelligen. Ein weitaus größeres Problem entsteht im Cockpitbereich. Auf sämtlichen verfügbaren Fotos der Zivilvariante (CCCP-81550) besitzt die seitliche konvexe Kabinenverglasung (Blister) keine Blechverkleidung im hinteren Bereich. Dieser Teil des Rumpfes muß ausgesägt und je eine neue Kabinenscheibe eingesetzt werden. Denn die Trennlinie der im Bausatz vorhandenen Kabinenverglasung ist genau an der für die Militärversion vorgesehenen Stelle angebracht. Die Zeichnung des Kartondekkels ist hier ebenfalls nicht korrekt. Wegen der flachen Wölbung der Kabinenverglasung wird sich der fortgeschrittene Modellbauer ohnehin eine neue Kanzel ziehen. Dabei kann die im Bausatz enthaltene Verglasung, etwas bearbeitet und modifiziert, durchaus als Ziehstempel dienen.



Weitere Detaillierungsarbeiten am Modell

Wer beabsichtigt, mit dem vorliegenden An-14-Bausatz an nationalen oder internationalen Wettkämpfen teilzunehmen, sollte neben der Cockpitverglasung ebenfalls die Inneneinrichtung neu aufbauen. Die Einstiegstür gewährt nämlich einen ungehinderten Einblick. Die Tür selbst ist zu dick, und sie wird entweder abgeschliffen oder gleich durch eine neue aus dünnem Blech oder Papier ersetzt. Gute Fotos sowie eine Beschreibung der Inneneinrichtung sind in /1/ enthalten. Die Farbgebung der Inneneinrichtung bei dem in Bild 2 gezeigten Modell erfolgte in beige-braunen Pastellfarbtönen. Als „Teppich" eignet sich hervorragend braunes Velourpapier. Sogar die Gepäckregale und Gepäckstücke mit den Netzen im Einstiegsbereich sind nicht vergessen worden. Sämtliche Spanten der Kabine und ein zusätzlicher Leitwerksträgerspant wurden aus dünnerem Plastmaterial neu gefertigt. Die Tür zur Pilotenkanzel (aus durchsichtiger Ausweishülle wegen des Bullauges) wurde geöffnet. Es ist zwar eine mühselige Arbeit, den Piloten-Schalensitz sowie die sieben Stahlrohrsitze der Passagiere neu anzufertigen, aber der Aufwand lohnt sich. Das Gestell fertigt man in einem Stück aus Draht um eine etwa 5 mm starke Sperrholzplatte. Die Gestellkontur wird vorher angezeichnet, so daß sieben gleich große Sitze entstehen. Für die Sitzpolster eignet sich entsprechend graviertes Plastmaterial, welches auch für die Armlehnen Verwendung findet. Die Teile 08L und R entfallen somit.

Die Verklebung der unterschiedlichen Materialien und des Drahtes erfolgt sowohl mit herkömmlichem Plastikfix als auch mit 3-D-Kleber. Weitere Kleinteile wie Frischluftdüsen, Aschenbecher (aus Aluminiumfolie-Streifen), Gardinen, Scheibenwischer, Handgriffe, elektrischer Höhenmesser unter dem linken Höhenruder (hergestellt aus dünnem Draht) tragen wesentlich zum detailgetreuen Aussehen bei. Durch dünneres Fenstermaterial wird ein besserer Einblick in die Passagierkabine ermöglicht. Vorliegende Fotos geben Grund zu der Annahme, daß die Fenster der Militärversionen konkav geformt und die der Zivilversionen flach waren.



Die Einstiegstreppe ist vollständig erneuert worden. Im Bausatz ist sie zu grob und nicht „betretbar" ausgefallen.

Wer die Mühe nicht scheut, kann, wie im Bild 2 gezeigt, den Vorflügel sowie die Doppelspalt-Landeklappe „ausfahren". Dies ist jedoch mit teilweise erheblicher Spachtel- und Scratch-Arbeit verbunden. Eine vorbildgetreue Gravur der entsprechenden Ruder- und Klappenspalten muß allerdings vorgenommen werden. Hierzu eignen sich besonders spitze Werkzeuge, beispielsweise auch Stecknadeln (!) mit einem Stiftkloben als Halter. Die Trennung der Ruder und Trimmruder erfolgt mit einer „Rasierklingensäge" (Tip in mbh 2 '85).

Achtung: Trimmruder, wie im Plasticart-Modell vorhanden, waren nur auf der Backbordseite (in Flugrichtung links) angebracht. Die Zeichnung in /2/ ist hier fehlerhaft.

Umfangreiche Einzelheiten können im Triebwerksbereich herausgearbeitet werden. Eine wesentliche Veränderung ist das Aufkleben von 0,5 mm dikken runden Plastscheiben auf die Zylinderköpfe. Damit vergrößert man den Durchmesser des Triebwerkes in der Haube. Das Anbringen von Anlaßmagnet, Zündkabeln usw. gehört zu einer guten Motordetaillierung ebenso wie die radikale „Verjüngungskur" der Lufteinläufe (die Kanten haben im Original Blechstärke) sowie der Einbau von Kühler-Attrappen. Weitere abschließende Arbeiten sind der Anbau von Bremsleitungen am Hauptfahrwerk (das Bugrad war nicht gebremst), Landescheinwerfern und Positionslichtern (aus farbigem Zahnbürstenmaterial), das Versetzen der Antenne nach rechts und das Verfeinern der Luftschraube einschließlich des Verstellmechanismus.

In diesem Beitrag kann selbstverständlich nicht auf sämtliche Feinheiten eingegangen werden. Deshalb sind die hier gegebenen Hinweise als Anregung zur Entfaltung eigener Ideen gedacht. Aufgrund der guten Vorarbeiten der Mitarbeiter im VEB Plasticart Zschopau ist es möglich, ein vorbildgetreues Modell aus dem eigentlich als Spielzeug-Baukasten konstruierten Modell der An-14 zu bauen. Man kann dem Betrieb und uns Modellbauern nur recht bald weitere Modelle mit diesem Qualitätsniveau wünschen.

Detlef Billig

Das Modell erscheint voraussichtlich ab Oktober im Handel.

Literatur

/1/ „Illustrierte Reihe für den Typensammler" Heft 36, Antonow An-14 „Ptschelka", Militärverlag der DDR, Berlin 1967
/2/ „modellbau heute", Heft 3 '86
/3/ „Letectvi + Kosmonautika", Heft 18/1971, Seite 33/713



FOTOS: SENDEL

Drei WM-Titel für die DDR



Schwerin '87 als Rekord-WM in der NAVIGA-Chronik

Die 5. NAVIGA-Weltmeisterschaft im Schiffsmodellsport wird zweifelsohne als Rekord-WM in die Chronik der Weltföderation NAVIGA eingehen: Allein 17mal wurden bestehende Bestzeiten in zehn Bootsklassen unterboten. Vor zwei Jahren bei den Welttitelwettkämpfen in Rotterdam kam man immerhin auf acht Weltrekorde. – „Eine ausgezeichnet organisierte Weltmeisterschaft, die die Aktiven zusätzlich stimulierte, die Redordflut unterstreicht das", so NAVIGA-Präsident Zoltan Dočkal (ČSSR).

258 Sportler aus 15 Ländern kämpften um 30 Titel. Die GST-Sportler unserer Republik errangen insgesamt 3 Weltmeistertitel, 4 zweite und 7 dritte Plätze. Hinzu kommen weiterhin in den Klassen F6/F7, in denen keine Titel vergeben werden, 4 Silber- und 4 Bronzemedaillen (die Ergebnisse auf der Seite 29).

Mit insgesamt 15 Welt- und 35 Europameistertiteln gehört der Schiffsmodellsport zu den erfolgreichsten technischen Wehrsportarten der GST.



ERÖFFNUNG

Die 5. WM wurde am 8. Juni 1987 während eines feierlichen Zeremoniells auf dem Schweriner Marktplatz eröffnet. Zoltan Dočkal, Präsident der Weltföderation NAVIGA, begrüßte die 258 Wettkämpfer aus 15 Ländern mit den Worten: „Die Losung ‚Die 5. Weltmeisterschaft der NAVIGA – ein Beitrag zur Völkerverständigung und zur Erhaltung des Friedens' entspricht einem wesentlichen Anliegen der NAVIGA. In ihrer Satzung wird das Wirken im Geiste der olympischen Idee, der Völkerverständigung und des Friedens als eine der vornehmsten Aufgaben der NAVIGA deklariert. Dieser Aufgabe fühlt sich der Schiffsmodellsportklub der DDR verpflichtet, dem ich an dieser Stelle als Ausrichter dieser WM unseren herzlichen Dank aussprechen möchte.".

Auf unseren Bildern die DDR-Nationalmannschaft und das altbekannte Schweriner Stadtmaskottchen Petermännchen, das als Willkommensgruß jeder Delegation einen Blumenstrauß überreichte.



ANERKENNUNG

Die erste Europameisterschaft der NAVIGA fand 1960 in Wien statt, wobei die DDR mit 6 Titeln, 2 Silber- und 3 Bronzemedaillen die erfolgreichste Ländervertretung war. Die zweite EM wurde 1961 an Karl-Marx-Stadt vergeben. 1979 gab es die erste Weltmeisterschaft. Zwei Jahre später war Magdeburg Austragungsort des Weltchampionats für die Motorklassen. In diesem Jahr



konnte die offizielle NAVIGA-Flagge bei der Eröffnung der 5. WM in Schwerin gehißt werden – eine Anerkennung für den GST-Schiffsmodellsport und die Gastgeberstadt Schwerin, wo seit 1983 jährlich ein Internationaler Wettkampf ausgetragen wird. Übrigens: Unsere Organisation ist wieder mit der Ausrichtung einer Weltmeisterschaft beauftragt worden: die WM 1988 für die FSR-Rennboote, die in Potsdam ausgetragen wird.

ANDRANG



65 000 Zuschauer nutzten die Gelegenheit, während der sechs Wettkampftage und eines mehrstündigen Schauprogramms die ganze Breite unserer Sportart kennenzulernen. Das Schweriner Schloß war zweifellos eine stilvolle Kulisse bei den Darstellungen von historischen Seeschlachten.

FOTOS: JANKE, WOHLTMANN

mbh-Gespräch
mit Hauptschiedsrichter WALTER HILLE



Seit mehreren Jahren ist Walter Hille (Bildmitte) aus Braunschweig (BRD) Hauptschiedsrichter der Internationalen Wettkämpfe in Schwerin, fünfmal übte er diese Funktion bei Weltmeisterschaften aus, so auch in Schwerin. Seit 22 Jahren arbeitet er aktiv im Schiffsmodellsport mit, 1965 war er Teilnehmer der EM in Katowice, heute ist er Vizepräsident für Modellsport des BRD-Schiffsmodellsportverbandes nauticus und Leiter der Fachkommission Motoren in der NAVIGA.

Wie schätzen Sie das Leistungsniveau dieser 5. WM in Schwerin ein?

Deutlich hat sich das Leistungsniveau gegenüber Rotterdam '85 gesteigert. Doch Weltrekorde – und wir wurden in Schwerin damit sogar reichlich verwöhnt – sagen allein nichts über das Leistungsniveau aus, können sie doch nur den Leistungsanstieg in den Rennbootklassen markieren. Also sollten wir – bei aller verständlicher Freude – nicht die vorbildgetreuen Klassen vergessen. Zwar verringerte sich die Anzahl der F2-Modelle, doch die Breite der Spitzenmodelle nahm zu; es kam also aufs Fahren an. Nach meiner Meinung könnte man überlegen, ob nicht alle drei Läufe gefahren werden sollten, um die Entscheidung spannender zu gestalten.
Das Leistungsniveau wird wesentlich dadurch bestimmt, wie sich die Sportler auf die Wettkämpfe vorbereiten. Die Sportler der VR China haben sich mit großem Trainingsfleiß und Disziplin an die Leistungsspitze im gesamten Schiffsmodellsport gestellt. Doch es gibt kein Abonnement für die Spitze, das bewies auch die herausragende Leistung des DDR-Junioren Dirk Riedel, der sich mit großartigen Weltrekordzeiten den WM-Titel erkämpfte.

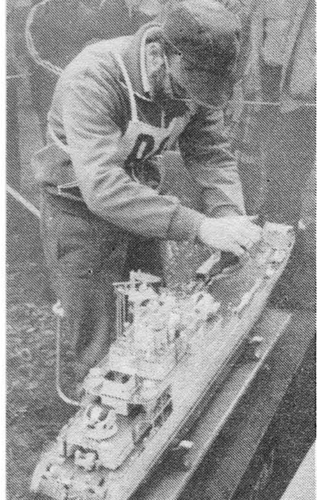
Waren Sie als Hauptschiedsrichter mit der Organisation der WM '87 zufrieden?

Ich habe bisher zwei Internationale Wettkämpfe in Schwerin geleitet und erlebte jedesmal eine perfekte Organisation. Ich wußte also, daß ich mich auf die Schweriner Organisatoren verlassen konnte. Die Startstellen waren gut vorbereitet, wenn es auch einige Probleme, die durch das schlechte Wetter verstärkt wurden, bei der A/B gab. Es schlichen sich einige Fehler ein, aber mit einer eingespielten Organisations-Crew – wie man sie in Schwerin findet – konnte man diese schnell beheben.

Wie gefiel Ihnen die Gastgeberstadt Schwerin?

Meine Frau und ich hatten die Gelegenheit, die Stadt und ihre reizvolle Seenlandschaft kennenzulernen, besonders fielen uns die vielen neuen Geschäfte und die vorzüglich rekonstruierte Altstadt ‚Am Großen Moor' auf. Die Organisatoren der WM '87 haben mit einer Bootsfahrt und einem großartigen Kulturprogramm viele Erwartungen übertroffen.





VIZEWELTMEISTER. Als bester F2-Fahrer bei den DDR-Senioren brachte Peter Sager ein neues Modell, ein Landungsschiff vom Typ 108, an den Start. Es erhielt in der Bauprüfung beachtenswerte 96! Das Modell und der Plan werden 1988 in modellbau heute vorgestellt

MEISTERMACHER



Allen Grund zur Freude kann unser DDR-Auswahltrainer in der F2 – Vorbildgetreue RC-Schiffsmodelle – haben. Denn Frieder Wiegand (rechts, zusammen mit dem Bronzemedaillengewinner Peter Jedwabski) stand in Schwerin an der Wiege zweier WM-Titel für die DDR-Nationalmannschaft. Mit zwei weiteren Silber- und vier Bronzemedaillen waren seine F2-Schützlinge die erfolgreichsten Vertreter in unserer DDR-Nationalmannschaft.
Der 64jährige Straßenbauingenieur aus Greiz betreibt nunmehr ein Vierteljahrhundert den Schiffsmodellsport. In den Klassen F2 wurde er siebenmal DDR-Meister, mehrfacher Gewinner europäischer Wettbewerbe und 1977 in Kiew Europameister. Nach seinem Titelsieg trat unsere Organisation an ihn heran, seine reichen Erfahrungen als Auswahltrainer weiter zu geben.
Seitdem zeichnet er sowohl in seiner heimatlichen GST-Grundorganisation Feutron als auch landesweit für die Entwicklung der Klasse F2 verantwortlich.
Auf dem VIII. Kongreß der GST sprach auch der Greizer GST-Schiffsmodellsportler und Mitglied der LDPD zur Diskussion und gab dort das Versprechen ab, mit seiner Mannschaft einen Weltmeistertitel zu erringen. Der Greizer hat Wort gehalten, und zwar 200prozentig!

WÜRDIGUNG

Kein Wettkampf könnte ohne sie stattfinden und dennoch sind sie in keinem der Schweriner Wettkampfprotokolle zu finden: die zahlreichen fleißigen Organisatoren, Schiedsrichter und Helfer. Einer von ihnen war Ulrich Levermann (64) von der GST-Grundorganisation Plastmaschinen Schwerin. Jahrzehntelang war er begeisterter Modellflieger, seit 1969 baut er Schiffsmodelle und ist auch jetzt noch im Bezirk Schwerin als FSR-Fahrer auf dem Startsteg.



Während der WM '87 traf man ihn als Tankwart an der F1-Startstelle und als Rundenzähler bei der FSR-E. Auf unserem Bild ist Ulrich Levermann (rechts) mit dem DDR-Rekordhalter in der F1-V3,5/Junioren, Kay Strätz aus Aken, zu sehen.

F2: Steigende Qualität

In den vorbildgetreuen F2-Klassen waren 51 Modelle zu bewundern – die Mehrzahl mit großem Aufwand und sauber gebaut. Die Bauprüfer werteten sodann auch 15 Modelle mit mehr als 90 Baupunkten. Eine steigende Qualität! (Warum gibt man eigentlich für das **beste** Modell einer WM keine 100?)

Hatten die Windverhältnisse beim ersten Lauf – besonders bei A – noch auf die Fahrergebnisse Einfluß, so war in den nächsten Tagen „Hunderterwetter". Und doch erfüllten sich nicht alle Erwartungen. Nur insgesamt 18 Sportler fuhren fehlerfrei den Kurs ab. Ein mageres Ergebnis für eine Weltmeisterschaft. Die meisten Punkte wurden beim oberen Tor und bei der Dockeinfahrt verloren.

Hinzu kam, daß in den Seniorenklassen A und B die Entscheidung schon im ersten Lauf fiel und damit ein wenig Spannung verloren ging (Aber das werden die Weltmeister sicher ganz anders beurteilen!). Die Bauprüfungen nahmen die Entscheidungen bereits vorweg, wenn die Starter eine 100 fahren würden. Doch das ist ja bei einer Weltmeisterschaft zu erwarten (?). Deshalb müßte man darüber nachdenken, ob man nicht einen Fahrprüfungsmodus findet, der die Spannung bis zum letzten Lauf beläßt (siehe unser mbh-Gespräch).

Daß die Bauprüfung positiv auf das Endergebnis wirkt, ist bekannt, daß sie auch umgekehrt wirkt, ist eine der unangenehmen Seiten der Bewertungen. Wem nützt es, wenn Juniorenmodelle mit niedrigen Baupunkten „benotet" werden? Im Vergleich zu Seniorenmodellen mögen die Punktzahlen gerechtfertigt erscheinen, aber ob sie einen Jugendlichen motivieren, „bei der Stange zu bleiben", ist eine Frage der Nachwuchsförderung.

Nun soll hier keinesfalls der Schluß gezogen werden, daß etwa Bauprüfer an der von Jahr zu Jahr kleiner werdenden Schar von F2-Fahrern schuld haben. Mitnichten! Die Schiedsrichter erfüllen eine schwere, hoch anzuerkennende Arbeit, doch ihre Anerkennung müssen sie sich selber erarbeiten. Wenn also ein Schiedsrichter äußert, er wolle die 10000 Einzelteile der Lukensegmente eines Containerschiffes nicht bewerten, weil es zu viele Serienteile seien, so muß einmal die Frage gestellt werden: Wie will man F2-Modellbauern Mut machen, uns weiterhin mit ihren wahren Meisterwerken zu erfreuen? Denn, wenn F2-Startstellen verwaisen, haben doch auch die Bauprüfer nichts mehr zu tun …



HÖCHSTPUNKTZAHL. Die höchsten Bauprüfungspunkte (98,33) der Schweriner WM erhielt der Chinese Dang Quan Xuan für sein Modell eines Forschungsschiffes der Antarktis, an dem er vier Jahre gebaut hatte. Eine saubere Dockeinfahrt sicherte ihm mit mehr als zwei Punkten Vorsprung den Weltmeistertitel in der F2-B

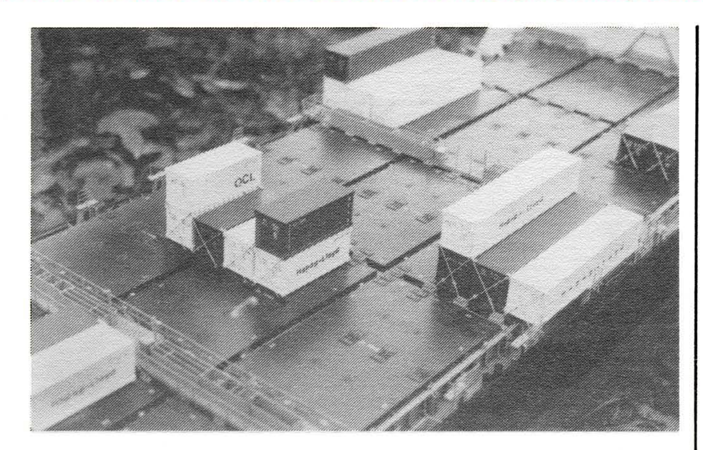
Zu den Ergebnissen der F2-Fahrer unserer Mannschaft zurück. Die F2-Modellsportler unserer Republik bestimmen nach wie vor die Weltspitze mit, in den Bauprüfungen wurden fünf Modelle mit mehr als 90 Punkten bewertet, und bei den Fahrprüfungen haben fast alle DDR-Starter die Erwartungen erfüllt. Aber unsere Spitze ist nicht breit genug! „Hochburgen des Schiffsmodellbaus sind Greiz, Crimmitschau und Frankfurt (Oder). Leider ist der Norden unserer Republik für F2 noch ein weißer Fleck", meinte der Auswahltrainer Frieder Wiegand.

Daß der Humor bei den F2-Fahrern nicht zu kurz kommt, soll eine Anekdote von den Schweriner Tagen veranschaulichen. Der GST-Modellsportler Peter Sager lag nach der Bauprüfung in aussichtsreicher Medaillenposition. Doch er fuhr am 9er Tor vorbei. Der Auswahltrainer verließ „murmelnd" und kopfschüttelnd die Startstelle. – Ein Zeitungsreporter hatte diesen Vorfall nicht beobachtet und fragte einige DDR-Sportler: „Wo ist Euer Trainer?" Micha Hahn, gerade am Modell beschäftigt, antwortete ohne aufzublicken: „Der nimmt Herztropfen!" „Und wann kommt der Trainer wieder?", wollte der Reporter nun wissen. Der GST-Sportler zuckte mit den Achseln: „Das

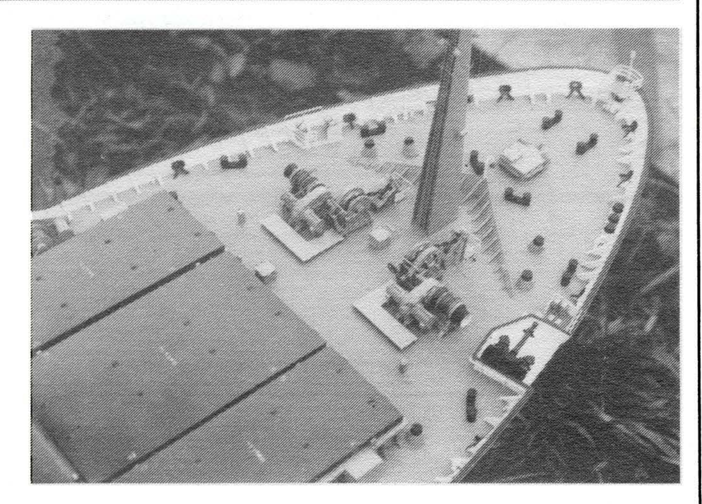


VORGESTELLT: René Nietzold

Der Weltmeister in der Klasse F2-B/Junioren kommt aus Crimmitschau und ist 15 Jahre alt. Der GST-Modellsportler steuert seit seinem fünften Lebensjahr Schiffsmodelle. Zuerst EX-Phantasiemodelle und EK-Torpedoschnellboote. Seine ersten Lorbeeren erntete er bei den DDR-Schülermeisterschaften: eine Silber- und Bronzemedaille. Bei der DDR-Meisterschaft 1986 belegte er in der F2-A den dritten Platz. Mit diesem Modell eines TS-Bootes erfuhr er sich bei der WM '87 eine Bronzemedaille, die Goldmedaille errang er mit dem Modell eines Patrouillenbootes (unser Bild zeigt ihn bei der Siegerehrung beim Empfang des Ehrenpreises).
Seine Zukunftspläne: „Für die F2-A möchte ich ein Scheppermodell auf Kiel legen!"







PRÄZISIONSARBEIT. Aus 2000 Einzelteilen besteht eine Sektion (6 Luken), aus 88 Teilen eine Luke, mehr als 1000 Teile werden für eine Winde benötigt. Sechs Jahre baute der mehrfache Weltmeister Hans-Jürgen Mottschall (BRD) am Modell eines Vollcontainerschiffes der 2. Generation, der SYDNEY EXPRESS (M 1:100). Übrigens: Das Modell hat zwei Flutkammern (20 l), nach oben entlüftet, um somit Ballast zu sparen

wissen wir nicht, kommt drauf an, wann sie anschlagen!" –

Wir können unsere Leser beruhigen. Erstens: Peter Sager fuhr im 2. Lauf eine 100 und errang damit einen Vizeweltmeistertitel. Zweitens: Frieder W. benötigte keine Herztropfen, denn er hatte doch in Schwerin allen Grund zur Freude (siehe auch unser Porträt: Meistermacher): Zwei Weltmeistertitel, 2 Silber- und 4 Bronzemedaillen für unsere F2-Nationalmannschaft.

Texte: Bruno Wohltmann

SIEGER. Dirk Hamann (BRD) führte schon am ersten Tag die Entscheidung herbei. Sein Vorsprung von 0,33 Punkten aus der Bauprüfung genügte, um bei 100 Fahrpunkten den Weltmeistertitel zu erringen. Das nebenstehende Detail seines Containerschiffes BORRE beweist seine vorzügliche Arbeit

VORGESTELLT: Mario Jedwabski

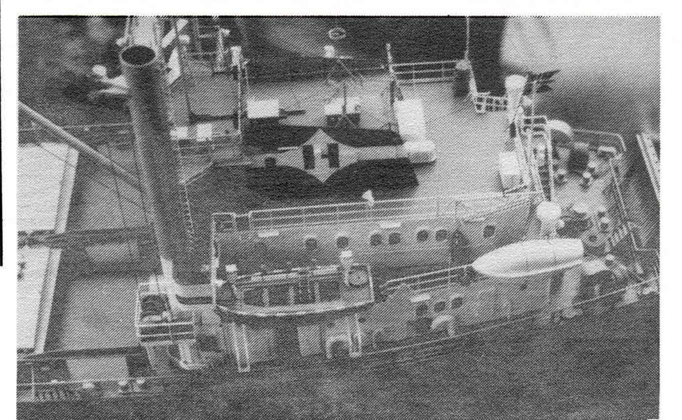


Der Weltmeister in der Klasse F2-A/Junioren gehört der GST-Sektion Buna an und wurde in diesem Jahr 18 Jahre alt. Seit Januar 1977 Mitglied der GST, baute er sein erstes Modell eines Feuerlöschbootes, natürlich mit Hilfe seines Vaters. Dann legte er gemeinsam mit seiner „Modellsportfamilie" ein Flußkanonenboot auf Kiel, es folgten ein Patrouillenboot, der Seenotrettungskreuzer STOLTERA und als jüngster Stapellauf auf seiner „Miniwerft" das Modell eines Torpedoschnellbootes. Mit Mutter, Vater und Bruder startet er auch im F6-Gruppenmanöver der Mannschaft Buna.

Mit einer Silbermedaille in der F6/Junioren 1981 in Magdeburg war Mario kein Neuling auf dem „Weltmeisterparkett" in Schwerin. Neben seinem Sieg in der F2-A holte sich der mehrfache DDR-Meister noch eine Bronzemedaille in der F2-B.

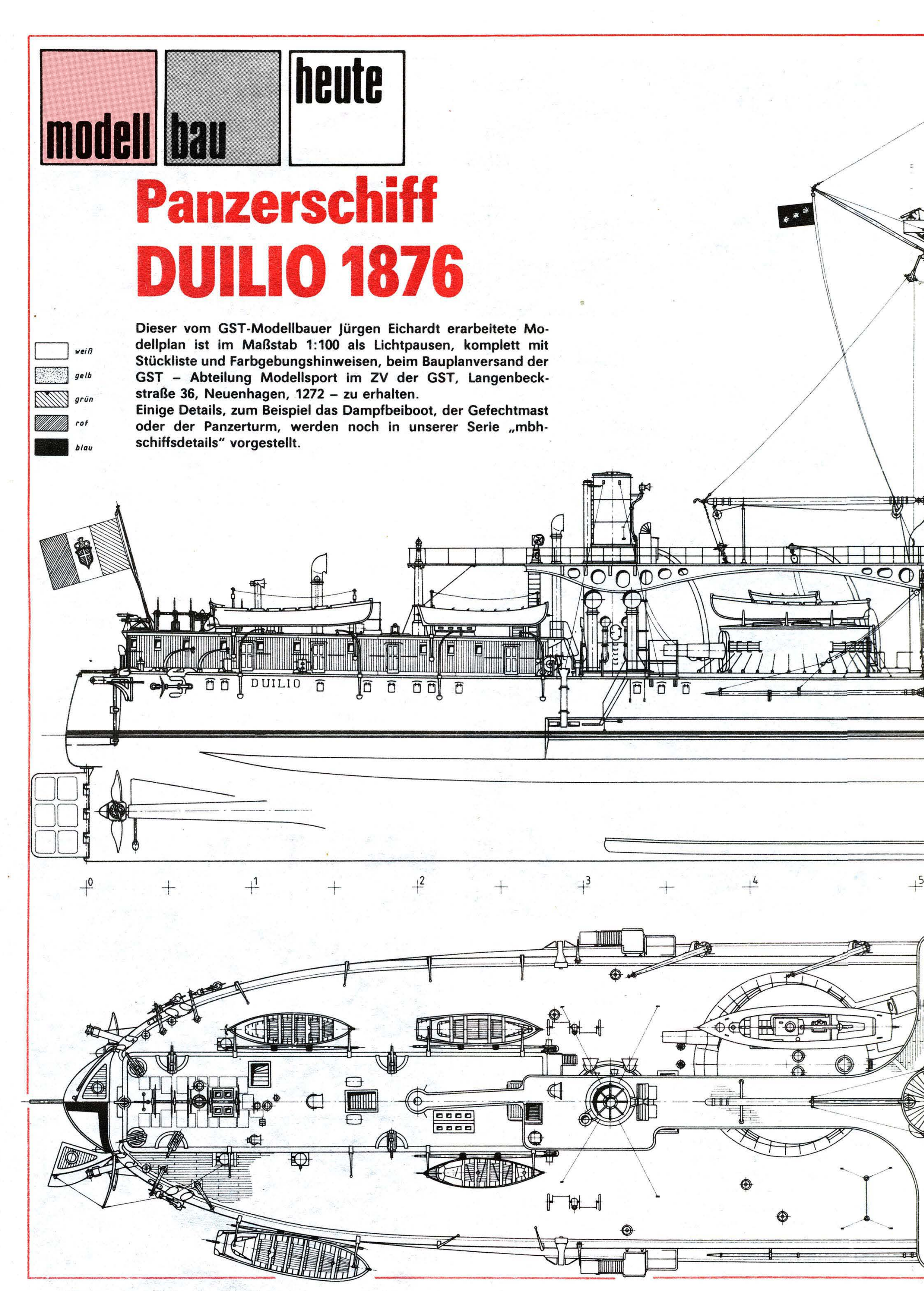
Seine Zukunftspläne: „In diesem Herbst Facharbeiterabschluß und anschließend drei Jahre zur Fahne!", kommt es ganz selbstverständlich und überzeugend aus dem Munde von Mario.

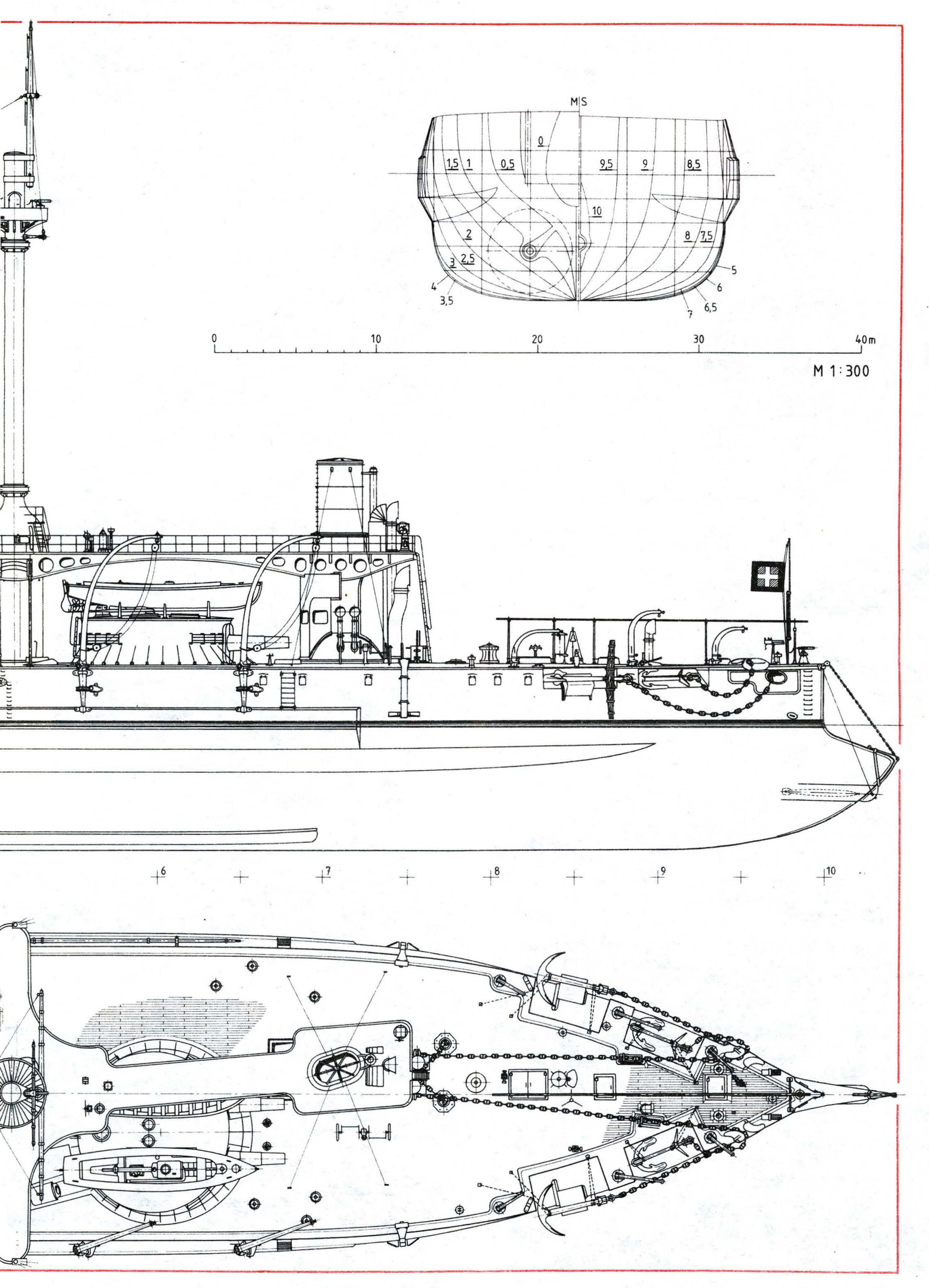




Panzerschiff DUILIO 1876

Dieser vom GST-Modellbauer Jürgen Eichardt erarbeitete Modellplan ist im Maßstab 1:100 als Lichtpausen, komplett mit Stückliste und Farbgebungshinweisen, beim Bauplanversand der GST – Abteilung Modellsport im ZV der GST, Langenbeckstraße 36, Neuenhagen, 1272 – zu erhalten.
Einige Details, zum Beispiel das Dampfbeiboot, der Gefechtmast oder der Panzerturm, werden noch in unserer Serie „mbh-schiffsdetails" vorgestellt.




M|S
0
1,5 1 0,5 9,5 9 8,5
10
2
8 7,5
3 2,5
5
4
6
3,5
6,5
7
0 10 20 30 40m
M 1:300
6 7 8 9 10

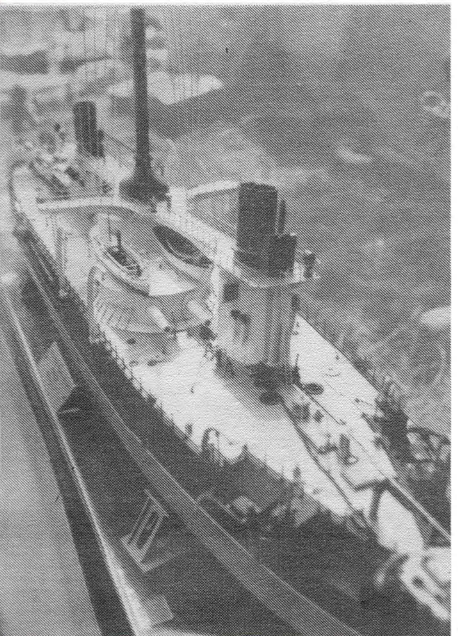
GST-Spitzenmodell DUILIO

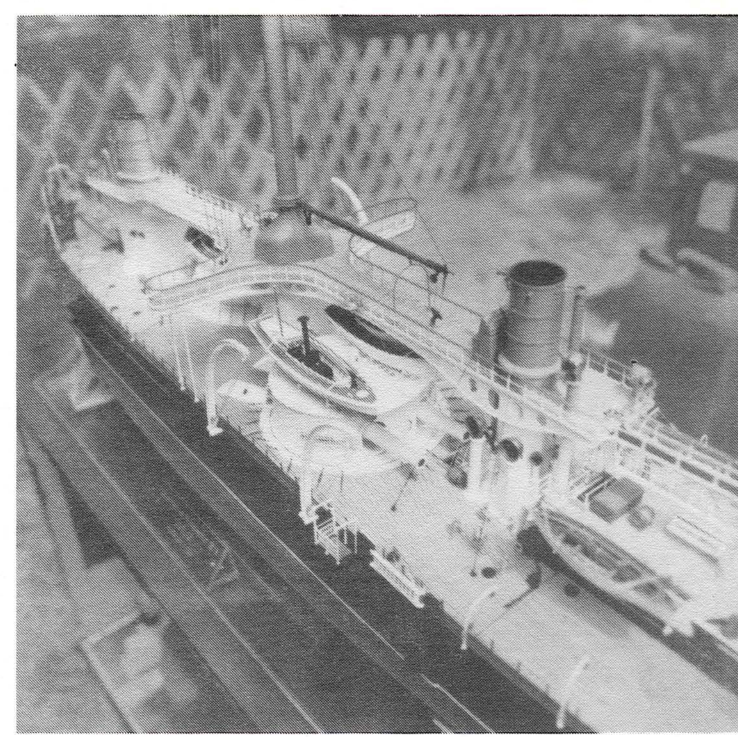


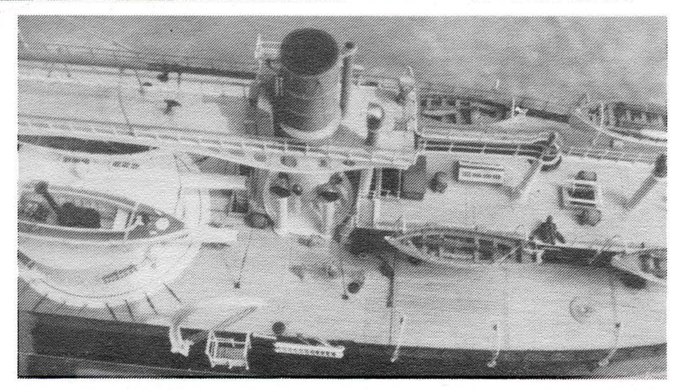
Seine diesjährigen Erfolge weisen diesen GST-Modellsportler als einen der besten Schiffsmodellbauer in unserer Organisation, man könnte auch sagen in der Welt, aus: Arnold Pfeiffer aus Greiz. Der exzellente Nachbau des italienischen Panzerschiffs von 1876 im Maßstab 1:100 brachte dem mehrfachen DDR-Meister beim 4. Wettbewerb 1987 in Rouen (Frankreich) mit 93 Punkten eine Goldmedaille; bei der 5. Weltmeisterschaft 1987 in Schwerin gaben die Wertungsrichter eine 96 – das Modell zählte damit zu den Weltbesten dieses Championats (siehe auch unsere Seiten 12 bis 15).

Auf den Seiten 16/17 stellen wir den Typenplan des Schiffes vor; der vollständige Plan im Maßstab 1:100 ist beim Bauplanversand des Zentralvorstandes der GST (Abt. Modellsport), Langenbeckstr. 36–39, Neuenhagen, 1272, gegen Nachnahme zu beziehen.

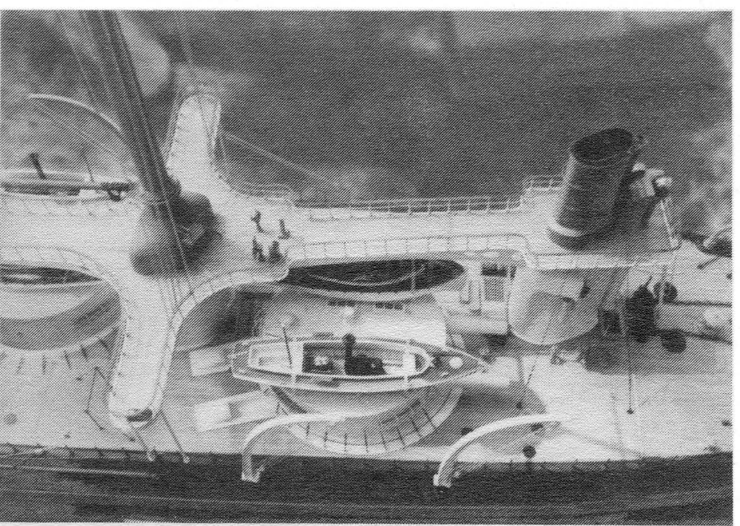
Wer mehr über das Schiff und seinen Einsatz wissen möchte, kann sich im Marinekalender der DDR 1984 informieren.

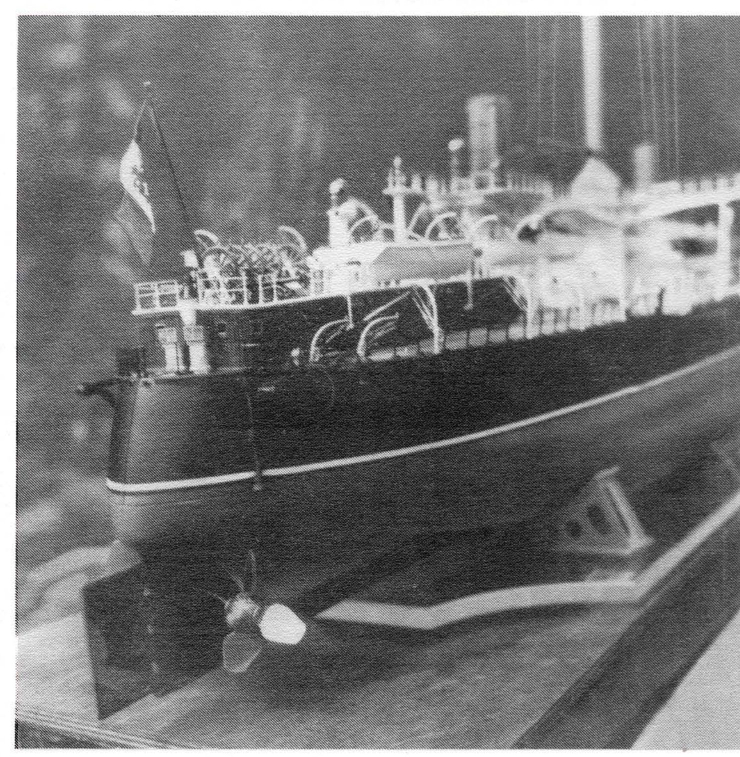












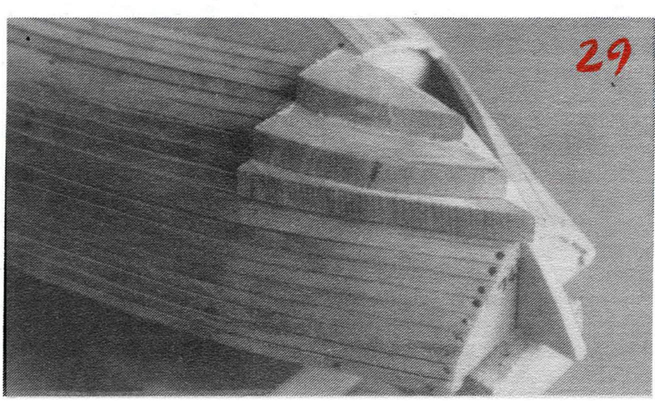
FOTOS: WOHLTMANN



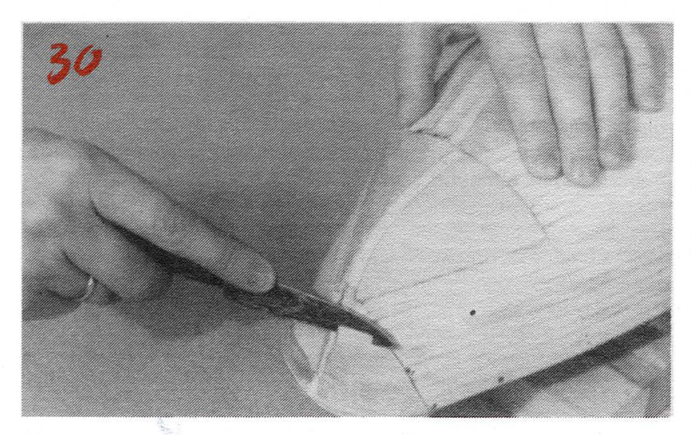
Wir bauen gemeinsam

Eine Bild-Bau-Reportage für den Anfänger

Sowjetischer Frachter SEELÖWE

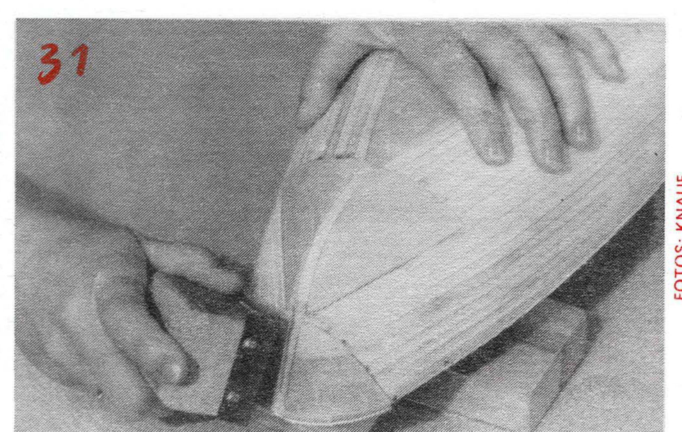


Das Anpassen mit kleinen Balsaholzstückchen ist relativ einfach. Im Handel erhältliche Balsabrettchen mit einer Stärke von 10 mm eignen sich am besten. Es ist darauf zu achten, daß die angepaßten Stücke etwas überstehen sollten.

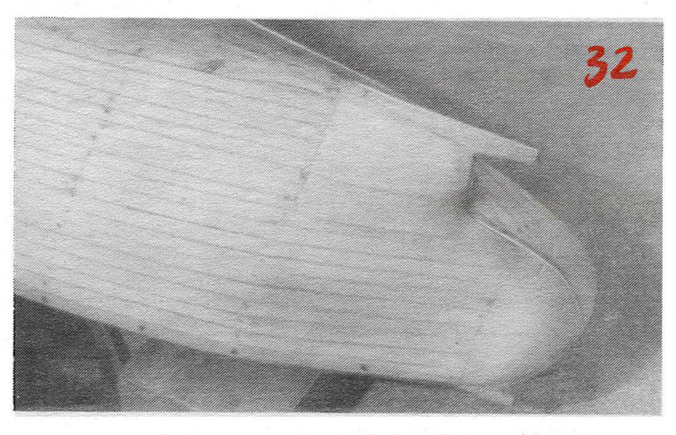


Das überstehende Balsaholz wird mit einem scharfen Messer Span für Span entfernt. ACHTUNG! Balsaholz sollte niemals mit Feile oder Raspel bearbeitet werden.

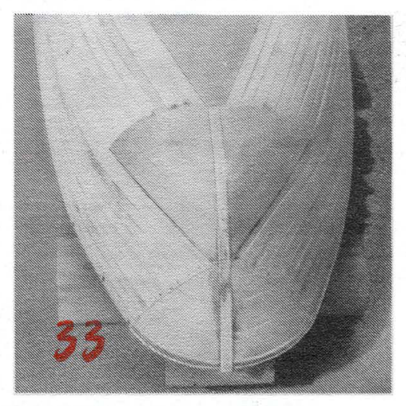
Mit einem Schleifklötzchen werden die Rumpfklötze glatt verschliffen. Das Schleifklötzchen stellt man sich selbst her. Am besten eignet sich Lindenholz, auch Kiefer ist möglich, in den Maßen 50 × 50 × 100 mm. Auf eine der Längsseiten wird ein Streifen Schmirgelleinen aufgelegt und an den Stirnseiten angezweckt.

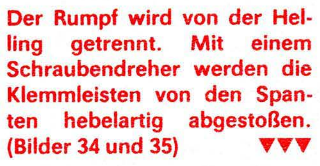


FOTOS: KNAUF

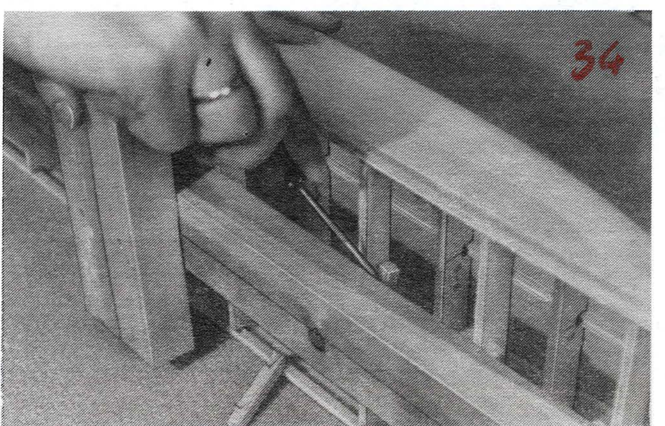


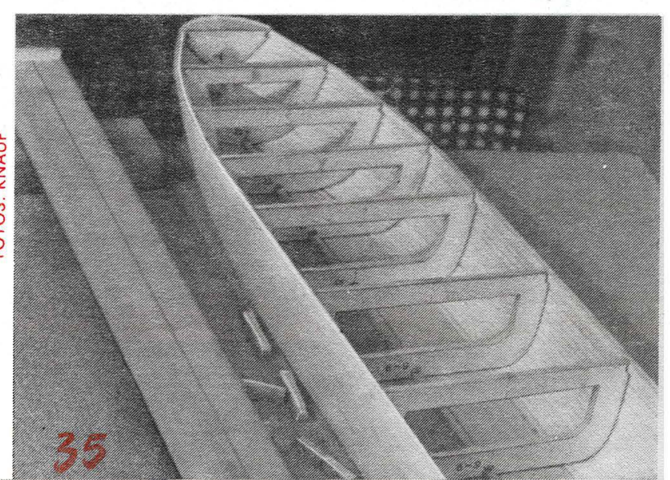
Verschleift man vom Leistenansatz zum Achter- oder Vorsteven in einem sauberen Übergang, dann entsteht die Bug- und Heckform von selbst. (Bilder 31 und 32)





Der Rumpf wird von der Helling getrennt. Mit einem Schraubendreher werden die Klemmleisten von den Spanten hebelartig abgestoßen. (Bilder 34 und 35) ▼▼▼





C1: Neue Modelle an der Spitze

Weltwettbewerb 1987 in Rouen (Frankreich)

Beim 4. Weltwettbewerb der Klassen C1 bis C4 wurden von den insgesamt 214 Modellen aus 12 Ländern in der Gruppe C1 53 Modelle der internationalen Bauprüfungskommission vorgestellt. Zur Kommission gehörten außer dem Leiter Rudolf Ebert aus unserer Republik noch die internationalen Schiedsrichter Mirov (BG), Litwin (PL), Malkus (BRD) und Sambrock (GB) – siehe auch mbh 6 '87.

Das hohe Niveau der Modellqualität wurde durch die Vergabe von 11 Goldmedaillen bestätigt. Wie in den vorangegangenen Wettbewerben war auch in Rouen keine besondere Tendenz in bezug auf Modelltyp oder Maßstäbe zu erkennen. Vom Hanseschiff bis zum Großsegler und vom Maßstab 1:3 bis 1:200 waren viele bekannte, aber auch sehr gute neue Modelle zu sehen. Drei neue Modelle hatten die höchsten Bewertungen in der Gruppe C1. Das Modell LA REALE im Maßstab 1:50 von Franco Raguzzi aus Italien erhielt 96 Punkte. Es beeindruckte durch die künstlerische Gestaltung und Farbgebung. Dazu gehörten winzige Ölgemälde an den Außenflächen, prunkvolle Verzierungen und die mit großer Sorgfalt bemalten Flaggen. Die Segel waren zwar vorhanden, aber gerefft, so daß für den Betrachter und vor allen Dingen für den Schiedsrichter keine Ablenkung von den attraktivsten Stellen des Modells durch die riesigen Segelflächen eintreten konnte.

Mit 95,33 Punkten für das Modell der LA ROYALE von Nedeltscho Schischkov (BG) war besonders die präzise Holzarbeit im Maßstab 1:100 anerkannt worden. Auch bei diesem Modell hatte der Modellbauer auf die großen Segelflächen verzichtet und sich ganz auf die Wirkung des natürlichen Holzes der gedrechselten Geländersäulen und zahlreichen geschnitzten Verzierungen verlassen. Der hervorragende Gesamteindruck dieses Modells war wie bei der LA REALE von F. Raguzzi schon Gold wert.

Aus China war ebenfalls ein neues Modell, die Viermastbark NEW NIPPON MARU von Jian Zhao Ying, zu sehen. Mit dem Maßstab 1:140 wurden die Grenzen einer möglichen Darstellung von Details an Takelung und Ausrüstung erreicht, so daß an einigen Stellen schon die Dicke des Farbauftrages bei Kanten und Materialübergängen von Nachteil war. Die Punktzahl 94,33 ergab die dritthöchste Wertung in der Gruppe C1 für dieses sehr gute Modell, wenn auch wie bei anderen chinesischen Modellen hochglänzende, spiegelnde Deckflächen etwas unnatürlich wirkten.

In der Folge der Goldmedaillenmodelle sind neben weiteren neuen Modellen von Siegfried Verbeeten (D) mit der Fregatte ANGLAISE 1790, mit der PROTECTEUR von Jean Bernard Nicolas (F) und ebenfalls mit der PROTECTEUR von Claudio Petrozzi (I) auch bekannte Modelle von vorangegangenen Weltwettbewerben zu sehen gewesen.

Besonders gefreut hat sich Weselin Kazanlakliev (BG) über die 92,33 Punkte für seine WAPPEN VON HAMBURG (M 1:75), nachdem er bei den Weltwettbewerben in Liege (B) 1983 und Rastatt (BRD) 1985 Silbermedaillen bekommen hatte. Das Modell ist eine perfekte Umsetzung des Bauplanes in Holzarbeit, Schnitzereien und Ausrüstung einschließlich der Takelung. An dieser Stelle möchte ich darauf hinweisen, daß bei vielen Spitzenmodellen in der C1- und C3-Gruppe die Verbolzung der Planken und Berghölzer dargestellt ist.

Das ist ein Trend!

Von unseren sieben Modellen erreichte das LE CANOT IMPERIAL (Staatsruderboot) 91,33 Punkte und erhielt wie in Rastatt 1985 eine Goldmedaille. Das ist im Vergleich zu den oben genannten Modellen eine Anerkennung der hervorragenden Schnitzarbeiten und des sehr guten Gesamteindrucks des Modells von Rolf Maurer aus dem thüringischen Ammern. Die anderen sechs Modelle erhielten Wertungen zwischen 80,33 und 88,33 Punkten und Silbermedaillen. Neue Modelle kamen von Wolfgang Ullrich mit der Galiot STADT ELBING in bewährter Qualität – bei diesem Modell auch in einer gut abgestimmten Farbgebung – und von Horst Golchert mit der PROTECTEUR, in diesem Weltwettbewerb das dritte gleiche Schiff (s. o.), so daß im Vergleich mit den beiden anderen Goldmedaillenmodellen eine Silbermedaille ein gutes Ergebnis ist.

Das Modell LE SUPERBE von Wolf-Rüdiger Döring kann nun schon fast als sicheres Silbermedaillenmodell angesehen werden, ebenso wie die GROSSE JACHT und die PRUNKGONDEL von Gerhard Trost, die leider wieder – wie in Rastatt 1985 – nicht die volle Anerkennung für die Nachbildung der zahlreichen oft hauchdünnen Teile von Ziergittern, Figuren und anderem Schmuck dieser im wahrsten Sinne des Wortes prunkvollen Gondel gefunden hat. Mein schon „betagtes" Modell WAPPEN VON HAMBURG, das bei drei Europawettbewerben Goldmedaillen erhalten hatte, mußte die Lücke zwischen der L'AVENIR und dem noch im Bau befindlichen neuen Modell schließen. Mit 88,33 Punkten erhielt das Modell eine gute Bewertung, so daß sich das mühsame Anbringen der Verbolzung von Planken und Berghölzern und andere Arbeiten ausgezahlt haben, wenn auch diese „Schminke" das Alter nicht verdecken konnte.

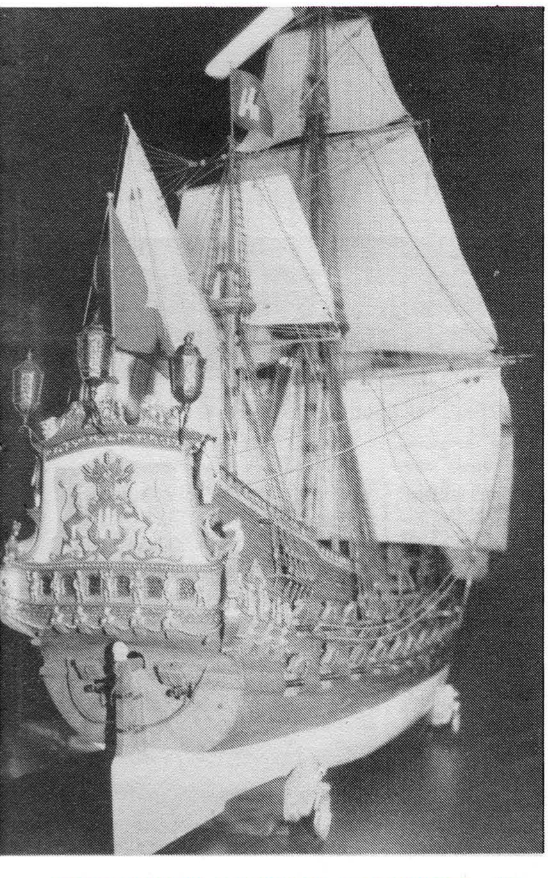
Bemerkenswert für die Gruppe C1 ist noch, daß sich zwischen den traditionellen Fregatten und Linienschiffen wie LA FLORE, MIRNI, WASA, LE SOLEIL ROYAL, LA TOULONNAISE, VICTORY usw. eine Anzahl Modelle kleiner Schiffstypen (Briggs, Fischereifahrzeuge usw.) plazierten, die in der Qualität teilweise bedeutend besser waren und nur Nachteile im Bauumfang gegenüber den anderen Modellen hatten. So zum Beispiel die beiden Modelle LE COUREUR von Bernard Fröhlich (F) und Henri Labat (F) sowie die beiden Modelle LE CYCLOPE von den selben Modellbauern oder das Goldmedaillenmodell LE CYGNE von Mario Paolini (I). Alle Modelle im Maßstab 1:48 nach ausgezeichneten Plänen des Marinemuseums in Paris.

Eine Besonderheit war das Modell einer französischen Fregatte vom belgischen Modellbauer André Gester im Maßstab 1:72. Dieses Modell hatte keinen Farbanstrich, so daß zwar dadurch alle Holzteile und Holverbindungen gut zur Wirkung kamen, aber nach der Regel war es als vorbildgetreues Modell nicht fertiggestellt, da der Anstrich fehlte! Es erhielt 86,0 Punkte, und es ist nicht sicher, ob es mit Farbanstrich mehr bekommen hätte. Die klar zum Gefecht bereiten Kanonen und die festgezurrten Segel stehen einerseits im Widerspruch zur Wirklichkeit, andererseits würden die geschlossenen Geschützpforten wichtige Teile des Segelkriegsschiffes verdecken.

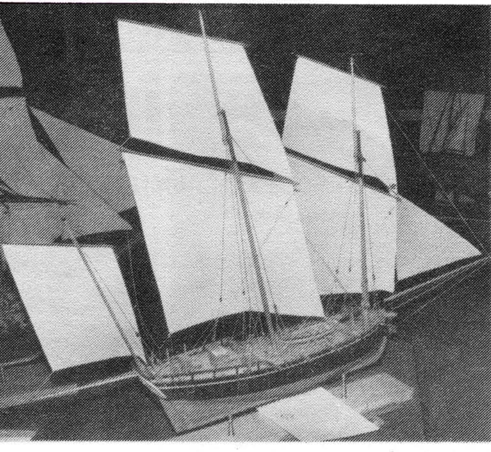
Wolfgang Quinger

Erfolgreiche DDR-Modelle

		Punkte
Gold		
Rolf Maurer, Französisches Staatsboot (C1)		91,33
Arnold Pfeifer	DUILIO (C2)	93,00
Rolf Maurer	Rumpfschnitt (C3) FRIEDRICH WILHELM ZU PFERDE	90,00
Silber		
Wolfgang Quinger	WAPPEN VON HAMBURG (C1)	88,33
Gerhard Trost	GROSSE JACHT (C1)	86,66
Gerhard Trost	PRUNKGONDEL (C1)	85,66
Wolf Döring	LE SUPERBE (C1)	83,66
Horst Golchert	LE PROTECTEUR (C1)	81,66
Wolfgang Ullrich	STADT ELBING (C1)	80,33
Peter Sager	IWAN SLADKO (C2)	85,66
Arnold Pfeifer	LENIN (C2)	85,00
Peter Sager	GDANSK (C2)	84,66
Hubert Wagner	STOLTERA (C2)	84,33
Wolfgang Nietzold	FLB 40 (C2)	82,33
Dietmar Vogel	SK 64 LANDTIEF (C2)	80,33
Dieter Johansson	MODELLWERFT (C3)	85,33
Manfred Frach	ZEESBOOT (C3)	84,33
Wolfgang Rehbein	TORPEDOBOOT (C3)	81,66
Ralph Rehbein	FLUSSKANONENBOOT (C3)	80,33
Rolf Maurer	Expeditionsfahrzeuge (C4)	81,00
Bronze		
Olaf Zuschke	Expeditionsfahrzeuge (C3)	76,33
Ralph Rehbein	ROTER WIMPEL (C4)	75,66

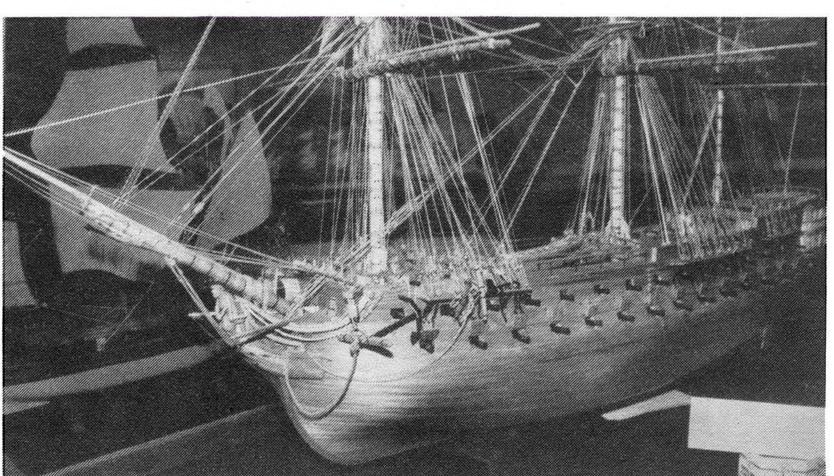


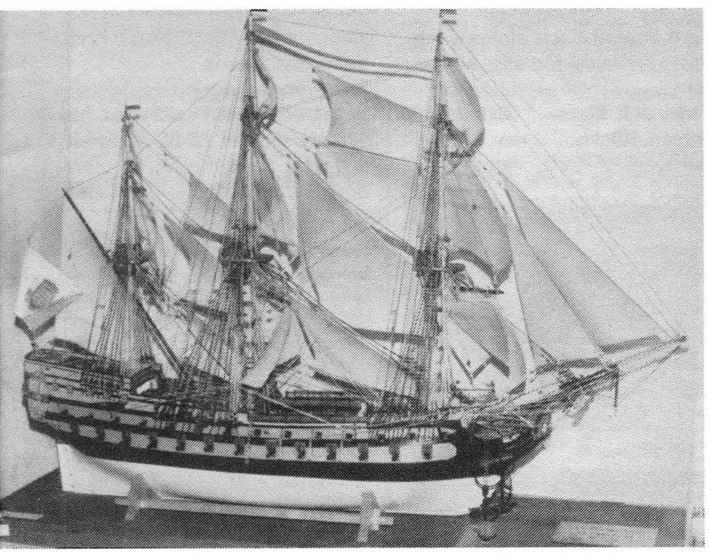
WAPPEN VON HAMBURG, 1:75, 92,33 Punkte, gebaut von Weselin Kazanlakliev (BG)



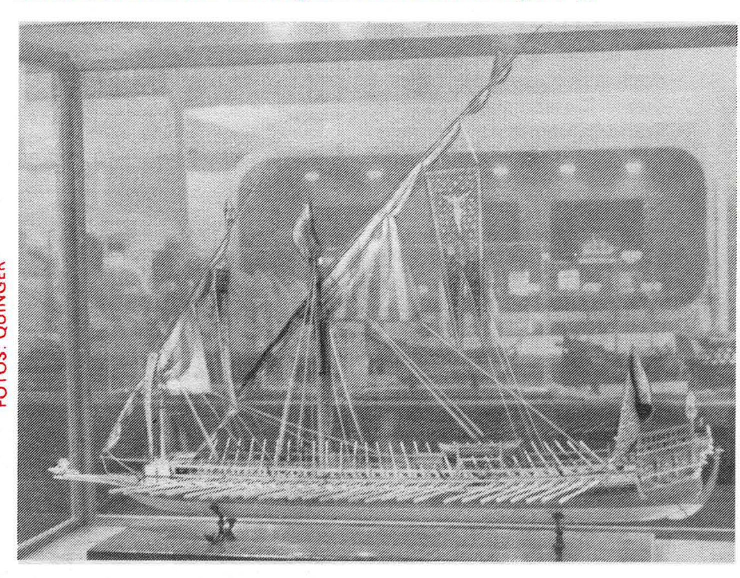
◀ LE COUREUR, 1:48, 80 Punkte, gebaut von Bernard Fröhlich (F)

DECORATION MINERVE, 1:72, 86 Punkte, gebaut von André Gester (B) ▼





LE PROTECTEUR, 1:75, 81,66 Punkte, gebaut von Horst Golchert (DDR)



LA ROYALE, 1:100, 95,33 Punkte, gebaut von Nedeltscho Schischkov (BG)

LA REALE, 1:50, 96 Punkte, gebaut von Franco Raguzzi (I)

NEW NIPPON MARU, 1:140, 94,33 Punkte, gebaut von Jian Zhao Ying (CHN)

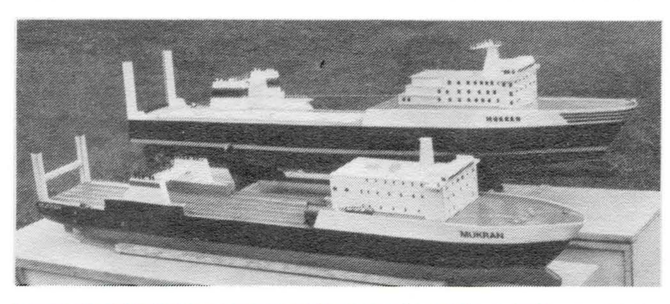


FOTOS: QUINGER

Qualitätssprung in den E-Klassen

Notizen von der 13. Schülermeisterschaft der DDR

Auch wenn die 13 Unglück bringen soll, ließen sich davon die 165 Teilnehmer der „Dreizehnten" nicht beeindrucken. Wer eifrig gebaut und gut trainiert hatte, der konnte mit ruhigem Gewissen nach Gusow fahren. Ein gutes Wettkampf- und Helferkollektiv sowie eine (wie immer) gute Organisation garantierten optimale Wettkampfbedingungen, doch das Wetter ... 1987 herrschten an allen Startplätzen oft extreme Witterungsbedingungen vor. Regen, Wind und Wellen sorgten für manche böse Überraschung. Selbst den Seglern, oft stiefmütterlich mit Wind bedient, war es teilweise zu viel!



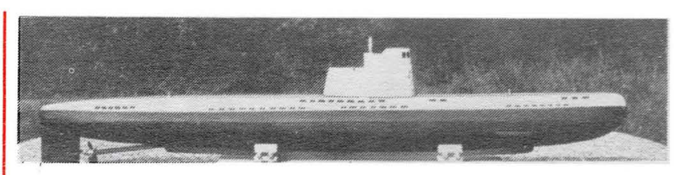
Ganz aktuell: Gelungene Nachbauten der Mukran-Fähren, die in mbh 9 '87 näher vorgestellt werden

Für die Wettkämpfe an der 25-Meter-Startstelle (E-XI, E-T) hatten die meisten Teilnehmer (41/48) gemeldet. Erst nachdem neun Schüler zum Stechen angetreten waren, konnten die Medaillen vergeben werden. Die gute Qualität der Modelle sowie die Vorbereitung der Wettkämpfer ließen ahnen, welcher Andrang an der Spitze bei Flaute eingetreten wäre. Zwei U-Boot-Modelle aus dem Bezirk Erfurt bereicherten zum ersten Mal das Starterfeld in der E-T. Da hatten es die großen E-Modelle doch schon etwas einfacher. In diesen Klassen glichen sich die Starterzahlen in den vergangenen Jahren untereinander aus. Vor allem in der E-HS war ein deutlicher Qualitätssprung zu verzeichnen.

Wie aktuell der Schiffsmodellsport sein kann, zeigten zwei sehr sauber gebaute Modelle von Mukran-Fährschiffen. In der Klasse E-XS gab es glücklicherweise kein „Ausnahmeschiff" mehr, sondern 15 Modelle, die auf Grund sehr stabiler Fahrleistungen um den Sieg kämpfen konnten. In der Modellklasse E-KS fehlte es an Neubauten. Einige Modelle haben doch schon „Moos" angesetzt.

In der Fernsteuerklasse F2-AS bestätigten die Ergebnisse trotz extremer Bedingungen den guten Trainingszustand der meisten Wettkämpfer. Wer 95 Fahrpunkte erreicht hatte, der kann sich zur Spitze zählen. Einen geringen Leistungs- und Starterrückgang gab es in der F2-BS.

In den Modellklassen F3 zeigte sich sehr deutlich, daß dem Training noch mehr Aufmerksamkeit geschenkt werden muß, denn sowohl Materialprobleme als auch ein hoher Anteil an Arbeit des AG-Leiters



Erstmalig eingesetzt: Dieses U-Boot-Modell startete in der Klasse E-T

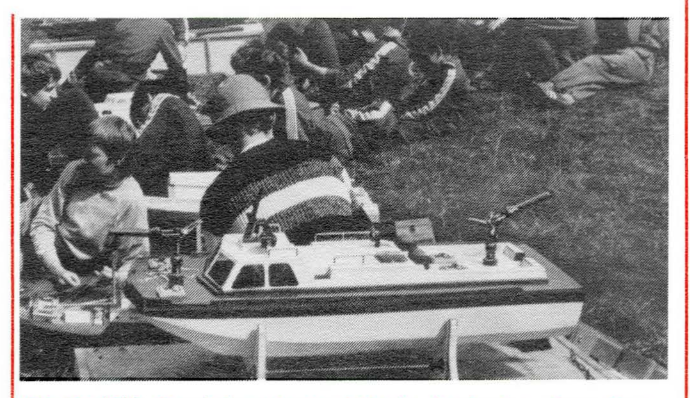
an den Schülermodellen lassen die Starterzahlen in den Rennbootklassen kaum ansteigen. Die Luftschraubenboote erlebten ihren letzten Meisterschaftsauftritt und werden in Zukunft durch die Klasse F1-V3,5 S ersetzt.

Eine solide Basis war in allen Segelklassen zu erkennen. Einige Bezirke verfügen über gute Leistungszentren und konnten Erfolge erzielen (siehe Ergebnisse). Probleme dagegen hatten viele Schüler auf Grund geringer Wettkampferfahrungen mit den wechselnden Bedingungen innerhalb der drei Wettkampftage.

Zum Schluß noch einige wichtige Hinweise für alle AG-Leiter:

1. In den Klasse E-XI und E-T sollten Rückholleinen verwendet werden. Zeitschalter erhöhen die Modellsicherheit und schonen die Batterie.
2. Modelle der Klasse E-XI sind einfache Sportmodelle entsprechend ihrer Bauvorschrift. Katamarane usw. sind deshalb nicht zugelassen.
3. In allen E-Klassen sind die Bauvorschriften stärker zu beachten und die Modelle in die richtigen Klassen einzuordnen.
4. Von der Arbeitsgruppe Schüler wurde vorgeschlagen, das Modellsportabzeichnen A als Startbedingung in der Altersklasse II bei der DDR-Meisterschaft zu fordern. Festlegungen für 1988 werden rechtzeitig veröffentlicht (Ausschreibung beachten!).
5. Veränderungen der Rumpflängen in der F2-AS bis 900 mm, in der F2-BS mehr als 900 mm; gleichzeitig verändern sich auch die Einfahrten ins Meßviereck.

Helmut Ramlau



Ein Vorbild: Der bekannte sowjetische Baukasten eines Feuerlöschbootes diente als Vorlage zum Nachbau, der aber doppelt so groß ausgeführt wurde

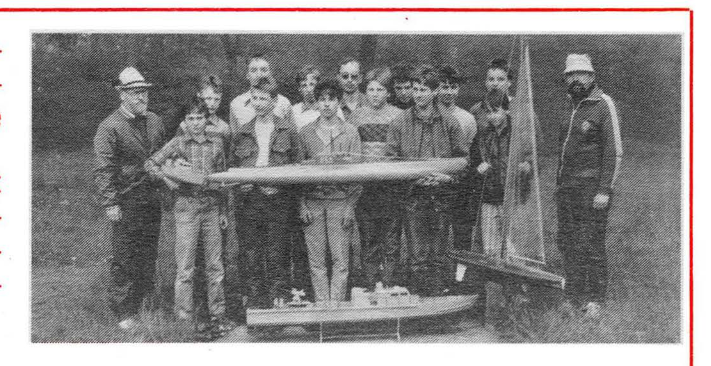
Zuschauen erwünscht: Denn jeder Wettkampf ist auch eine kleine Lehrstunde



Ergebnisse (auszugsweise)

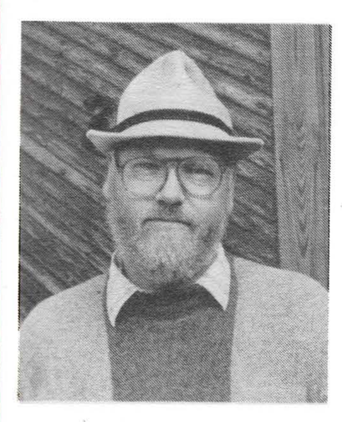
Platz / Name	Punkte
Klasse: E-XS	
1. Bergmann, J. (S)	**96,67**
2. Igl, G. (T)	93,33
3. Damberg, A. (C)	93,33
4. Bendig, F. (B)	93,33
5. Arndt, C. (I)	90,00
Lux, J. (L)	90,00
7. Schneider, H. (L)	86,67
8. Kleier, B. (B)	83,33
9. Dressler, A. (L)	80,00
Henning, C. (H)	80,00
Wicht, B. (H)	80,00
Wurl, T. (Z)	80,00
13. Keller, U. (R)	76,67
14. Hacke, M. (D)	66,67
Katzer, M. (H)	66,67
Klasse: E-T	
1. Trutz, A. (S)	**100,00**
2. Knobelsdorf, H. (S)	96,67
3. Boockmann, S. (D)	96,67
4. Hoppe, S. (H)	96,67
5. Kujawski, M. (I)	96,67
6. Lohse, R. (S)	96,67
7. Aßbach, C. (L)	93,33
Barth, S. (I)	93,33
Domine, M. (H)	93,33
Kujawski, A. (I)	93,33
Voigt, R. (E)	93,33
Waitz, M. (L)	93,33
13. Brawansky, B. (E)	90,00
Goessgen, T. (D)	90,00
Witte, K. (Z)	90,00
Klasse: E-US	
1. Frank, H. (L)	**93,33**
2. Arndt, C. (I)	93,33
3. Thill, M. (S)	90,00
4. Schneider, H. (L)	90,00
5. Brückner, R. (L)	90,00
6. Hoffmann, E. (Z)	86,67
7. Dressler, A. (L)	80,00
Müller, J. (Z)	80,00
Reißenweber, D. (L)	80,00
10. Boldt, O. (A)	66,67
11. Dittmar, R. (K)	56,67

Die Bezirksdelegation ERFURT. Wenn über den Schiffsmodellsport in der Altersklasse Schüler im Bezirk Erfurt gesprochen wird, fallen sofort zwei Namen: Jochen Asche und Jürgen Schneider.
Obwohl beide GST-Sektionen auch durch Berge getrennt sind, ziehen sie an einem Strang, wenn es um den Schüler-Modellsport geht. Mit Erfolg: Oftmals ging „ihre" Bezirksdelegation als Mannschaftssieger bei den DDR-Schülermeisterschaften hervor.



VORGESTELLT: Jochen Asche,

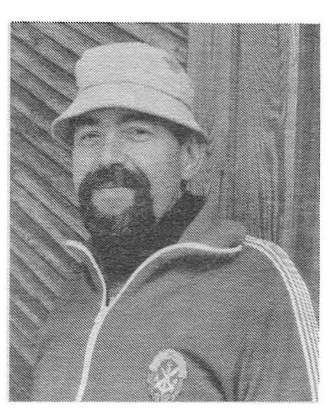
Friedrichroda



Jochen ist immer zur Stelle, wenn es um den Schiffsmodellsport geht: AG-Leiter, Organisator von Wettkämpfen, Schiedsrichter. Wie so oft, sind es auch im Bezirk Erfurt dieselben, die alles in Bewegung halten. Mit neuem Elan geht es nach den Sommerferien erneut an die Arbeit. Oft noch während der Ferien fragen die Jungen, wann es denn nun wieder losgeht.
Der gelernte Tischler ist als Werk- und Sportlehrer mit seinen Schülern jung geblieben. 1949 hat er mit dem „Schiffchenschnitzen" angefangen. Schon der Vater war begeisterter Modellbauer. Doch vorerst siegte eine zweite Leidenschaft: Als Rennrodler und Mitglied der Nationalmannschaft half er, in den Anfangsjahren unserer Republik das nationale Ansehen zu festigen. Seine sportlichen Erfolge wurden mit dem Titel „Meister des Sports" geehrt. Und daß sein Herz in der Eisrinne von Oberhof nicht in die Hose rutscht, bewies er erst vor wenigen Wochen als Sieger bei den „Alten Herren".
Bei allen 13 DDR-Meisterschaften waren Schüler aus Friedrichroda mit dabei. Sechs DDR-Schülermeister und viele weitere Medaillen beweisen, daß sie nicht einfach nur so mit dabei waren. 1956 hatte es noch sehr bescheiden unter Leitung von Joseph Neugebauer angefangen. Seit 1968 hat Jochen alle Zügel fest in der Hand. Neben einer GST-Sektion mit 20 Mitgliedern sind es noch einmal über 20 Schüler der Arbeitsgemeinschaft der Volksbildung. Vor allem die U-Boot-Modelle haben es ihm angetan.
Während der Gespräche zur DDR-Meisterschaft war er schon wieder voller neuer Pläne. Diese „Krankheit" überträgt sich dann auch sehr schnell auf die AG. Jochen hilft mit Rat, Tat und Material, wo er kann, und da sind Bezirksgrenzen eben keine Grenzen.
Nicht zu vergessen, daß seine Genossen in der Schule ihm erneut als Parteisekretär das Vertrauen gegeben haben. Da kann man nur sagen: „Jochen, bleibe gesund und mach weiter so!"

VORGESTELLT: Jürgen Schneider,

Tambach-Dietharz



Jürgen ist sozusagen ein „Zugereister". Seit 1969 wohnt er in Tambach-Dietharz. Die Schiffsmodellbaustunde schlug für ihn jedoch bereits 1955 in der Station „Junger Techniker" in Falkensee bei Berlin. Den gelernten Maurer führte seine spätere Arbeit als Diplomingenieur für Baustoffverfahrenstechnik ins Gebirge. Heute arbeitet er als Abteilungsleiter bei der Wasserwirtschaft.
Mit Unterstützung von Jochen Asche begann er dann 1974 mit dem Schiffsmodellsport in Tambach-Dietharz. Seit der 2. DDR-Schülermeisterschaft sind Schüler aus seiner Sektion mit dabei. Neben vielen sehr guten Plazierungen gab es bereits acht DDR-Schülermeister. Er legt besonderen Wert auf die Klassen E-XI und E-T. „Hier werden die Grundlagen für die großen E-Modelle geschaffen", meint er. Seine beiden Söhne Falk und Hagen waren natürlich immer mit dabei. Zur 13. DDR-Meisterschaft stellte Hagen dabei einen besonderen Rekord auf. Er nahm hintereinander an zehn Meisterschaften teil. Während Falk schon von der Armee zurück ist und in Ilmenau studieren wird, beginnt für Hagen im September die Lehre als Elektromonteur. Heute besteht die Sektion aus 6 Erwachsenen und 22 Schülern. Es gab schon DDR-Meisterschaften, wo die Sektionen aus Friedrichroda und Tambach die komplette Bezirksauswahl stellten. Und das es sich dabei nicht um eine Notlösung handelte, zeigten. Und daß es sich dabei nicht zirkswertung.

FOTOS: RAMLAU

12. Kutscher, O. (Z)	53,33
Klasse: E-KS	
1. Kutscher, O. (Z)	**100,00**
2. Michling, D. (Z)	90,00
3. Brückner, R. (L)	83,33
4. Koll. Möller, J. (Z)	80,00
Saß, D. (D)	80,00
6. Lux, J. (L)	73,33
7. Langenhan, A. (O)	70,00
8. Ritschel, S. (R)	66,67
9. Henning, C. (H)	63,33
Wicht, B. (H)	63,33
11. Bergmann, J. (S)	56,67
Grabe, T. (K)	56,67
13. Lehmer, M. (K)	46,67
Thill, M. (S)	46,67
15. Stoffer, R. (A)	43,33
Klasse: E-XI	
1. Noetzel, J. (Z)	**100,00**
2. Lohse, R. (S)	100,00
3. Kujawski, M. (I)	93,33
4. Förster, M. (E)	93,33
5. Bloch, D. (K)	86,67
Knobelsdorf, H. (S)	86,67
Kujawski, A. (I)	86,67
8. Aßbach, C. (L)	83,33
Busch, T. (Z)	83,33
Domine, M. (H)	83,33
Voigt, R. (E)	83,33
12. Brawansky, B. (E)	80,00
Vetterieck, D. (A)	80,00
14. Hörchner, K. (L)	76,67
15. Barth, S. (I)	73,33
Hähnel, S. (K)	73,33
Klasse: E-HS	
1. Henke, M. (D)	**86,67**
2. Renner, M. (I)	80,00
3. Saß, D. (D)	70,00
4. Neubert, F. (R)	66,67
5. Hacke, M. (D)	60,00
6. Grabe, T. (K)	56,67
Müller, S. (S)	56,67
Schestak, J. (A)	56,67
9. Hofmann, E. (Z)	43,33
10. Fuchs, A. (O)	40,00
11. Frank, H. (L)	36,67
Dittmar, R. (K)	36,67
Michling, D. (Z)	36,67
14. Böhm, T. (T)	30,00
15. Koth, T. (B)	23,33
Klasse: F2-AS	
1. Müller, R. (K)	**100**
2. Langner, R. (O)	96
3. Lorenz, D. (E)	95
4. Wenzel, A. (E)	95
5. Höpfner, S. (I)	95
6. Gerk, T. (R)	95
7. Junge, D. (O)	90
Regenbauer, M. (T)	90
Schaarschmidt, M. (N)	90
10. Andres, S. (R)	89
11. Schubert, E. (E)	88
12. Dressel, T. (C)	87
Kasprzyk, T. (D)	87
14. Koller, S. (N)	86
15. Köhler, T. (K)	81
Klasse: F2-BS	
1. Lorenz, D. (E)	**92**
2. Tunger, S. (S)	91
3. Köhler, T. (K)	90
4. Schall, H. (E)	89
5. Kasprzyk, T. (D)	88
6. Taeschner, T. (K)	85
7. Regenbauer, M. (T)	83
8. Schaarschmidt, M. (N)	6
Klasse: F3-VS	
1. Voigt, T. (E)	**138,80**
2. Götzl, T. (Z)	114,14
3. Rudolph, T. (K)	103,80
4. Stittrich, M. (K)	79,60
Klasse: F3-ES	
1. Voigt, T. (E)	**131,32**
2. Köppe, E. (K)	128,84
3. Pohl, M. (S)	127,64
4. Gerard, J. (A)	127,00
5. Müller, R. (K)	126,20
6. Schall, H. (E)	121,24
7. Pohl, R. (S)	121,00
8. Taeschner, T. (K)	120,44
9. Stephan, A. (N)	117,80
10. Erbuth, M. (S)	116,44
11. Knüpfer, J. (N)	104,14
12. Michaelis, F. (N)	86,20
Klasse: F5-FSI	
1. Assmann, N. (B)	**3,0**
2. Nitschke, K. (H)	6,0
3. Trotz, H. (B)	8,0
4. Pfeifer, K. (L)	16,0
5. Zöllner, A. (E)	17,1
6. Pannewitz, A. (D)	21,0
7. Maier, L. (A)	23,0
8. Fecske, S. (A)	26,4
Rothe, M. (E)	26,4
10. Falkenhagen, S. (D)	27,4
Gräfe, K. (T)	27,4
12. Salier, B. (0)	31,4
Klasse: F5-FSII	
1. Gündel, T. (H)	**15,0**
2. Haaske, S. (E)	24,4
3. Szadkowski, A. (A)	35,1
4. Engel, L. (D)	44,1
5. Römhild, T. (O)	45,7
6. Wiesenburg, R. (L)	49,0
7. Kirchner, V. (D)	57,0
8. Jaeger, C. (D)	64,0
9. Dietrich, M. (T)	75,0
Klasse: D-FI	
1. Brauer, K. (B)	**85,7**
2. Assmann, N. (B)	76,2
3. Salier, B. (O)	73,8
4. Trotz, H. (B)	71,4

FORTSETZUNG AUF SEITE 29

Heiße Tage in TBILISSI

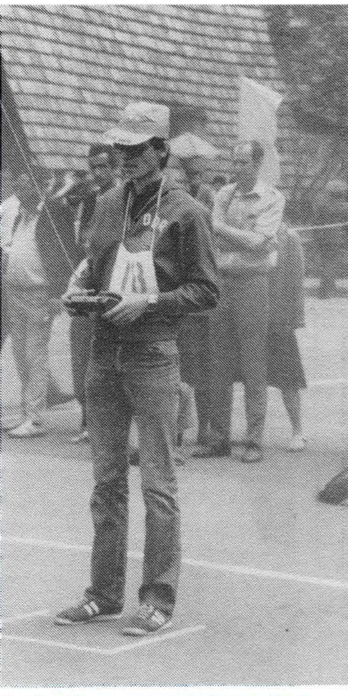
An den immergrünen Berghängen der Ausläufer des Trialetskij-Gebirges steht hoch über der Stadt eine silberne Symbolfigur: Mutter Georgien, die Hüterin des georgischen Landes. In der rechten Hand hält sie ein Schwert vor ihrem Leibe, während die linke emporgereckt ist und eine Weinschale darbietet. Das Schwert für die Feinde des Landes, den Wein jedoch für seine Freunde. Und als wahre Freunde wurden die Teilnehmer des internationalen Vorbereitungswettkampfes der sozialistischen Länder im Automodellsport mit echt georgischer Gastfreundschaft willkommen geheißen.

Heiße Tage in Tbilissi, nicht nur was das Wetter anbetraf, sondern auch die Wettkämpfe und ihr temperamentvolles Publikum.





Fleißige Babuschki: Mit Besen und Riesenfeutel wird die Piste präpariert



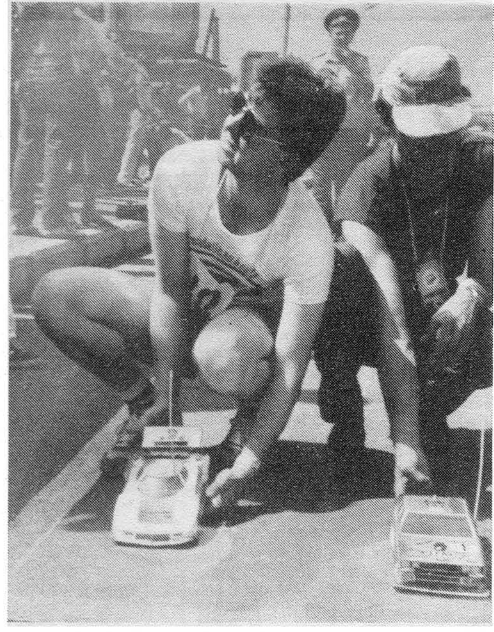
Andy Tippmann am Start. Der dritte Platz in der EB-Juniorenwertung war das Ergebnis



◄ Heinz Hering in Aktion. Auftanken, Zeichen an Martin Hähn, ab geht es ...

Prolog
Dabei fing alles mit einem Schreck an: Nachdem alle Wettkämpfer ihre Funkfernsteuerungen aus Sicherheitsgründen aus dem Handgepäck in das Reisegepäck umladen mußten, händigte Martin Hähn, bereits im Flugzeug sitzend, einer Stewardeß seine Tasche aus, um auch seine dp-3-Anlage ordnungsgemäß verstauen zu lassen. Als unmittelbar danach die Gangway ablegte und die Luken geschlossen wurden, schwante uns Furchtbares. Das letzte, was wir vom Rollfeld unseres hauptstädtischen Flughafens sahen, war ein INTERFLUG-Angestellter, der Martins Tasche unter dem Arm hatte und etwas unglücklich dem startenden Flugzeug hinterhersah!
Doch Freunde sind zuverlässig! Wir saßen noch bei ersten Kontaktaufnahmen mit unseren sowjetischen DOSAAF-Gastgebern, als das Personal der nächstfolgenden AEROFLOT-Maschine aus Berlin bereits die vermißte Tasche an unseren Delegationsleiter übergab.
Tbilissi, die 1500jährige Hauptstadt Georgiens, empfing uns mit einem gewaltigen Sommergewitter. Wolkenbruchartige Regenfälle hatten das sonst so freundliche Flüßchen Kura in einen reißenden Strom verwandelt, der bösartig gurgelnd graugelbe Schlammassen aus dem Kaukasus durch die Stadt trieb. Unsere besorgten Fragen wurden mit einem beruhigenden „budjet" beantwortet, und am nächsten Morgen hatten fleißige Helfer ihr Bestes getan: Die Wettkampfstätte war trocken und gut präpariert.

Asphaltimpressionen
Als erste starteten die Wettkämpfer in den „Elektroklassen". Konzentriert führten die 19 Teilnehmer aus sieben Mannschaften ihre Modelle über die Schleifen und Windungen des EB-Kurses. Bereits im ersten Vorlauf postulierte der spätere Sieger Rimas Michnawitschus (UdSSR) seine Klasse: Mit einer Zeit von 24,32 s setzte er sich ohne Strafabzüge an die erste Stelle des Feldes, die er bis zum Endlauf nicht wieder abgab. Unser Annaberger GST-Sportler Andy Tippmann erwischte im Gesamtklassement mit 27,44 s einen undankbaren fünften Platz, der jedoch in der Juniorenwertung noch für eine Bronzemedaille gut war. Die Plauener Junioren Jens Limmer und Gerrit Gruber landeten auf den Plätzen 7 und 13 der Gesamtwertung. In der gesondert vorgenommenen Juniorenwertung reichten diese Ergebnisse für die Plätze 5 und 7. Pech hatte Peter Pfeil aus Plauen. Bei dem alles entscheidenden dritten Qualifizierungslauf streikte sein Modell: Funkstille und eine Null-Sekunden-Wertung waren das Grab aller Medaillenhoffnungen, denn die ersten beiden Läufe reichten nur für einen 13. Platz aus.
Die dann folgende Geräuschkulisse lockte Tausende von Zuschauern an die Bahn: Die RC-V-Piloten hatten ihre Verbrennungsmotoren auf den Startmaschinen in Gang gesetzt und ließen sie nun laut knatternd ihre Runden drehen. „GST-Montan, Leipzig, immer dabei", kommentierte lächelnd der sowjetische Staatstrainer Wladimir Popow, als unsere vier Leipziger GST-Sportler zur Senderkontrolle in der Klasse V1 gingen. „Dabeisein ist al-



◀ Peter Pfeil vor dem Start. Aufmerksamer Blick zum Piloten Jens Limmer



Im Park des Sieges. Hier legte unsere Mannschaft einen Kranz nieder ▶

Siegerehrung bei 40 °C. Die DDR-Mannschaft landete auf Platz 4 des Gesamtklassements ▼





FOTOS: KERBER

les", konterte Werner Rabe, doch das war arg untertrieben, denn bereits im ersten Qualifizierungslauf setzte Martin Hähn Akzente: Mit 15 Runden in 5:16,2 min fuhr er sein Modell an die Spitze des zwanzigköpfigen Teilnehmerfeldes! Zuverlässigkeit und unerschütterliche Ruhe sind zwei ausgeprägte Charaktereigenschaften des 41jährigen Leipzigers. So nahm es auch nicht wunder, als er im Finale den 3. Rang erreichte. Doch was liegt nicht alles zwischen einem ersten Vorlauf und dem Endlauf eines so erstklassig besetzten Teilnehmerfeldes?! Streikende Sender, lose Räder, durchgebrannte Glühkerzen und Luftblasen im Tank sind nur einige der Modell-Kobolde, die den Piloten auf dem Steuerpodest und seinem Helfer an der Box an den Rand der Verzweiflung treiben können. Doch alles das ist vergessen, wenn die getragenen Klänge einer Hymne im weiten Rund die Gespräche verstummen lassen und unsere Staatsflagge im Verein mit denen der Bruderländer am Mast erscheint.

Zurück zum Renngeschehen in der Klasse RC-V1: Werner Rabe landete am Ende vor Ronald Lippitz auf Platz 13 und Heinz Hering auf dem 17. Rang.

Strahlender Sonnenschein und Mittagstemperaturen von etwa 40 °C ließen beim Endlauf der Klasse RC-V2 Aktive, Betreuer und Zuschauer den Schatten suchen. Das richtige Wetter für die einheimischen Lokalmatadoren! Und trotzdem gelang es einem unserer GST-Modellsportler, in diese Phalanx einzubrechen: Ronald Lippitz aus Leipzig. Mit ausgezeichneten 45 Runden in 15:23,6 Minuten im Halbfinale schuf er sich einen sicheren Start im Endlauf, den er schließlich als viertbester Teilnehmer beendete. Martin Hähn hatte Temperaturprobleme und kam auf Platz 7, während sich Werner Rabe und Heinz Hering mit den Plätzen 16 und 20 zufriedengeben mußten.

Der Endlauf im Speedwettbewerb der Klasse RC-E12 sah leider keinen GST-Modellsportler auf der Fahrertribüne, obwohl sich die Junioren Andy Tippmann und Jens Limmer ins Halbfinale gefahren hatten. Als es dann aber um die Medaillen und Plätze der ersten Sechs ging, war Andy Tippmann auf Platz 7 und somit um genau einen Platz aus der Finalwertung herausgerutscht. Jens Limmer ereilte im Halbfinale das gleiche Schicksal wie einen Tag vorher seinem Landsmann Peter Pfeil im RC-EB-Endlauf: Quarzstörung! Auch die sofortige Auswechslung der Quarze und die damit veränderten Steuerungsfrequenzen führten zu keinem Ergebnis; Nullösung und damit Platz 10. Unmittelbar darauf folgten Peter Pfeil (Platz 11) und Gerrit Gruber (Platz 12). Immerhin reichte der 7. Platz des Andy Tippmann in der Juniorenwertung für den 3. Rang, während sich Jens Limmer und Gerrit Gruber auf den Plätzen vier und fünf eintragen konnten.

Resümee

Ob wir denn auch von dem berühmten georgischen Wein probiert hätten, wollte unsere Dolmetscherin wissen. Wir hatten! Und nicht nur das: Auch den orientalischen Gassen der Altstadt, einigen mehr als tausend Jahre alten Kirchen und dem Georgischen Nationalballett hatten wir einen Besuch abgestattet. Unvergessen auch eine Fahrt mit der Stand- und Drahtseilbahn auf den höchsten Berg der Stadt, von wo aus wir einen phantastischen Blick auf das Panorama der Metropole an der Kura hatten. Momentaufnahmen. Augenblicke, festgehalten vom Objektiv der Kamera und der Pupille des menschlichen Auges. Für immer fixiert auf dem Film und in der Erinnerung. Bis zum nächsten Jahr, wo die GST-Modellsportler Gastgeber sein werden.

Am Ende hatte die sowjetische Mannschaft ihren Heimvorteil klug zu nutzen gewußt: Mit 4 Gold-, 3 Silber- und 3 Bronzemedaillen nahm sie verdient den ersten Platz in der Mannschaftswertung ein. Ihr folgten die bulgarischen Sportler auf Platz zwei und die Freunde aus der Tschechoslowakei auf dem dritten Rang. Unsere GST-Mannschaft mußte sich diesmal mit dem vierten Platz begnügen, aber der nächste internationale Wettkampf kommt bestimmt: „Doswidanija 1988 godu w Leipzige!"

Ke

Wie war das doch gleich ...?

Eine kleine Lektion zur Maßstabsumrechnung

Immer wieder wird der Modellbauer bei der Anfertigung eines Modells nach zeichnerischen Vorlagen mit der Maßstabumrechnung konfrontiert und nicht immer steht ein programmierbarer Taschenrechner zur Verfügung.

Es gibt nun verschiedene Möglichkeiten, die Vorlagen entsprechend den eigenen Vorstellungen anzupassen. Beispielsweise schafft das Einzeichnen einer sichtbaren Maßlinie, die das Verhältnis des abgebildeten zum gewünschten Maßstab in einer metrischen Größe ausdrückt, die Voraussetzung, auf fototechnischem Weg die Zeichnung den eigenen Forderungen anzupassen. Entsprechend beiliegender Abbildung wird man in einer Zeichnung des Maßstabs 1:20 die Strecke von 1 Meter (des Originals) maßstabgerecht in 5 cm Länge vorfinden. Bei einem gewünschten Maßstab von 1:35 ist das Verhältnis beider Maßstäbe zu ermitteln: 20:35 = 0,571, die 5 cm müssen also mit 0,571 multipliziert werden, damit man den Wert 2,855 erhält, der an diese Strecke geschrieben wird.

Beim Vergrößern des danach angefertigten Negativs bringt der Fotograf die eingezeichnete 5-cm-Strecke auf eine Länge von 2,855 cm. Damit liegt nunmehr die Fotokopie im Maßstab 1:35 vor.

Eine andere Möglichkeit, die bei weniger komplizierten Zeichnungen und unter Umgehung des doch recht aufwendigen fotografischen Verfahrens angewendet werden kann, ist die Entnahme der einzelnen Maße aus der Vorlage mit Hilfe des Stechzirkels und des Lineals. Durch Multiplikation mit oder durch Division durch eine Umrechnungszahl, die das Verhältnis beider Maßstäbe zueinander ausdrückt, erhält man mit der Formel:

$$\text{Neues Maß} = \frac{\text{Zeichnungsmaß} \times \text{Zeichnungsmaßstab}}{\text{gewünschter Maßstab}}$$

die betreffende Strecke im gewünschten Maßstab.

Das Verhältnis zweier Maßstäbe zueinander läßt sich also durch eine „Umrechnungszahl" ausdrücken, die sich leicht errechnen läßt, die man aber noch einfacher der nachstehenden Tabelle 1 entnehmen kann. Diese Umrechnungszahl setzt man bei der Umrechnung von einem größeren auf einen kleineren Maßstab als Faktor, im umgekehrten Fall als Divisor ein (siehe Tabelle 1).

Als Modellbauer kann man aber auch in die Lage kommen, sich entweder nach den Originalmaßen maßstäblich verkleinerte Vorlagen für die Nachbildung im Modell zu erarbeiten, oder aber sich aus vorgegebenen Modellmaßen die Abmessungen des Originals rekonstruieren zu müssen. Natürlich kann dies auf mathematischem Weg sehr genau errechnet werden, doch meist genügt schon die wesentlich einfachere Methode, sich unter Ausschaltung von Rechenoperationen die gewünschten Maße aus einem Diagramm herauszugreifen. Die Umformung von Maßstäben untereinander bereitet vor allem den noch unerfahrenen jungen Modellbauern Schwierigkeiten, die jedoch durch das Nutzen des nachstehenden Diagramms abgebaut werden können.

Zum Gebrauch des Diagramms muß erläutert werden, daß an der Ordinate (senkrechte Linie) die Maße des Originals in Metern und an der Abszisse (waagerechte Linie) die Modellmaße in Zentimetern angegeben sind. Die Diagonale des gewünschten Maßstabes stellt die Verbindung der beiden zusammengehörenden Punkte der Abszisse und Ordinate her.

Bei der praktischen Nutzung des Diagramms geht man von der vorgegebenen Meterzahl auf der Ordinate horizontal bis z zum Schnittpunkt mit der Maßstabsdiagonalen, und von hier vertikal nach unten auf die Abszisse, um dort das Modellmaß in cm zu finden.

Im umgekehrten Fall kann es notwendig sein, den unbekannten Maßstab einer vorliegenden Zeichnung oder eines Modells zu bestimmen, natürlich nur unter der Voraussetzung, daß die Abmessungen des Originals bekannt sind. Auch dabei hilft das Diagramm. Man geht mit dem dem Modell entnommenen Maß von der Abszisse nach oben und mit dem bekannten Originalmaß von der Ordinate horizontal herüber. Der Schnittpunkt mit einer der Diagonalen erbringt den gesuchten Maßstab, wobei Zwischenwerte in Richtung bekannter Maßstäbe zu interpolieren sind.

Friedrich Schmidt

Fotokopien einfach angefertigt

Für den Modellbauer stellt sich immer wieder das Problem, Zeichnungen, Risse und Schaltungen aus Fachzeitschriften und aus Fachbüchern abzuzeichnen. Das bereitet vor allem dann Schwierigkeiten, wenn es sich um umfangreichere Zeichnungen handelt.

Oft stehen dafür keine geeigneten Kopiergeräte zur Verfügung. Deshalb wurde eine Möglichkeit des Kopierens gesucht, die leicht zu realisieren ist.

Benötigt werden für die beschriebene Kopiermethode:

- 4 Fotoschalen,
- 1 Glühlampe 100 W, weiß
- eine Glasscheibe 300 mm × 200 mm,
- 1 Dunkelkammerleuchte (mit Filter „Rot"),
- Papierentwickler, z. B. N113,
- Fixierbad, z. B. A300,
- Fotopapier, papierstark, Sorte „normal" oder „spezial", evtl. Dokumentenpapier.

Man verfährt wie folgt: Nachdem Entwickler und Fixiersalz nach Vorschrift gelöst wurden, füllt man sie in zwei der Fotoschalen. Die beiden anderen Fotoschalen füllt man mit Wasser. Zur Dunkelkammerbeleuchtung kann man anstelle der Dunkelkammerleuchte auch eine 40-W-Glühlampe „rot" verwenden.

Bei dieser roten Beleuchtung legt man ein Fotopapier mit der lichtempfindlichen Schicht auf die zu kopierende Vorlage. Darauf legt man dann die Glasplatte. Dabei ist auf möglichst gleichmäßigen Druck zu achten, um Unschärfen zu vermeiden. Anschließend beleuchtet man kurzzeitig (2 s bis 3 s, ausprobieren) von oben mit der weißen Lampe das Fotopapier.

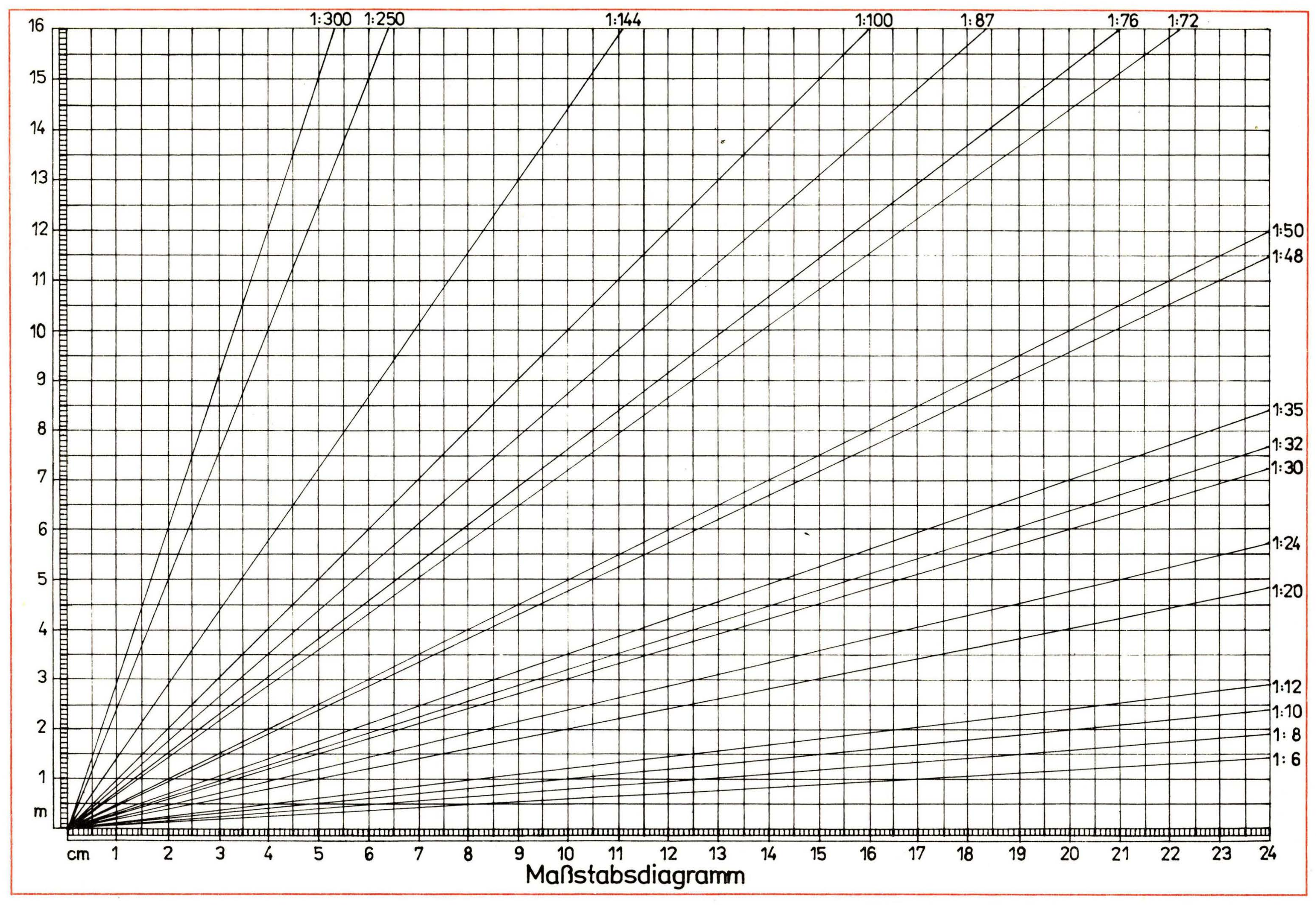
Anschließend wird das belichtete Fotopapier im Entwicklerbad entwickelt, dann gewässert und im Fixierbad fixiert. Nachdem 5 min fixiert wurde, wässert man wieder und trocknet anschließend das so entstandene Negativ. Dann legt man das Negativ auf ein neues Blatt Fotopapier (lichtempfindliche Schichten aufeinander) und belichtet wieder (Zeit je nach Schwärzung des Negativ-Blattes). Anschließend wird wieder entwickelt, gewässert, fixiert, gewässert und getrocknet.

Bei den auf diese Art hergestellten Kopien sind auch die Begleittexte gut lesbar. Gute Erfahrungen wurden gemacht mit den Fotopapiersorten „normal" und „spezial". Auf jeden Fall sollte die Fotopapiersorte „papierstark" verwendet werden.

(aus: FUNKAMATEUR)

Tabelle 1: Zur Umrechnung der gebräuchlichsten Modellbaumaßstäbe untereinander

Maß von Maßstab 1: ...	▶ mal ▶ = Umrechnungszahl = ◀ durch ◀	Maß von Maßstab 1: ...
6	0,750	8
	0,600	10
	0,500	12
	0,300	20
	0,250	24
	0,200	30
	0,187	32
	0,171	35
	0,125	48
	0,120	50
8	0,800	10
	0,667	12
	0,400	20
	0,333	24
	0,267	30
	0,250	32
	0,229	35
	0,167	48
	0,160	50
10	0,833	12
	0,500	20
	0,417	24
	0,333	30
	0,313	32
	0,286	35
	0,208	48
	0,200	50
12	0,600	20
	0,500	24
	0,400	30
	0,375	32
	0,343	35
	0,250	48
	0,240	50
20	0,833	24
	0,667	30
	0,625	32
	0,571	35
	0,417	48
	0,400	50
	0,278	72
	0,263	76
	0,230	87
	0,200	100
24	0,800	30
	0,750	32
	0,571	35
	0,500	48
	0,480	50
24	0,333	72
	0,316	76
	0,276	87
	0,240	100
30	0,938	32
	0,857	35
	0,625	48
	0,600	50
	0,417	72
	0,395	76
	0,345	87
	0,300	100
32	0,914	35
	0,667	48
	0,640	50
	0,444	72
	0,421	76
	0,368	87
	0,320	100
35	0,729	48
	0,700	50
	0,486	72
	0,461	76
	0,402	87
	0,350	100
48	0,960	50
	0,667	72
	0,632	76
	0,552	87
	0,480	100
50	0,694	72
	0,658	76
	0,575	87
	0,500	100
72	0,947	76
	0,828	87
	0,720	100
	0,500	144
	0,288	250
76	0,874	87
	0,760	100
	0,528	144
	0,348	250
87	0,870	100
	0,604	144
	0,348	250
100	0,694	144
	0,400	250
144	0,576	250



1:300
1:250
1:144
1:100
1:87
1:76
1:72
1:50
1:48
1:35
1:32
1:30
1:24
1:20
1:12
1:10
1: 8
1: 6
m
cm
Maßstabsdiagramm

Nach Redaktionsschluß:

11. DDR-Meisterschaft im Automodellsport

Die diesjährige Meisterschaft, die vom 9. bis 11. Juli in der Skatstadt Altenburg stattfand, sah laut Ausschreibung nur Wettkämpfe in den Klassen SRC und RC-E vor.

In den Klassen der Führungsbahnrennen siegten:

SRC-A1/24 Jun.: 1. Roland Brehmer (L), 2. André Mittelstädt (A), 3. René Urban (Z).

SRC-A1/24 Sen.: 1. Michael Krause (T), 2. Jörg Klinke (Z), 3. Ralf Hahn (A).

SRC-A2/24 Jun.: 1. Roland Brehmer (L), 2. René Urban (Z), 3. Matthias Töpfer (Z).

SRC-A2/24 Sen.: 1. Jörg Klinke (Z), 2. Dieter Bursche (A), 3. Michael Wolf (R).

SRC-A2/32 Jun.: 1. Roland Brehmer (L), 2. Mike Thurow (C), 3. Andreas Voigt (T).

SRC-A2/32 Sen.: 1. Jörg Klinke (Z), 2. Frank Kern (R), 3. Michael Krause (T).

SRC-B/Jun.: 1. Roland Brehmer (L), 2. René Urban (Z), 3. Jens Gällien (S).

SRC-B/Sen.: 1. Jörg Klinke (Z), 2. Ralf Hahn (A), 3. H.-J. Möschk (Z).

SRC-C/24 Jun.: 1. Matthias Töpfer (Z), 2. Mike Thurow (C), 3. René Metzner (O).

SRC-C/24 Sen.: 1. Ulf-E. Pietsch (T), 2. Frank Kern (R), 3. Michael Wolf (R).

Sieger und Plazierte in den Fernsteuerklassen:

RC-EA/Jun.: 1. Bernd Rüffer (N), 2. Mike Golle (N), 3. Sandy Schumacher (N).

RC-EA/Sen.: 1. Bernd Golle (N), 2. Martin Bieger (D), 3. Thomas Gades (I).

RC-EB/Jun.: 1. Jens Limmer (T), 2. René Becker (T), 3. Sepp Wolfinger (T).

RC-EB/Sen.: 1. Ralf Lehmann (D), 2. Peter Pfeil (T), 3. Andreas Hensel (T).

RC-ES/Jun.: 1. Sepp Wolfinger (T), 2. Gerrit Gruber (T), 3. Robert Agthen (Z).

RC-ES/Sen.: 1. Andreas Hensel (T), 2. Peter Pfeil (T), 3. Thomas Gades (I).

Mannschaftswertung: 1. Cottbus, 2. Karl-Marx-Stadt, 3. Gera.

35. DDR-Meisterschaft im Freiflug

Alkersleben. Die vom 6. bis 9. August stattgefundene Meisterschaft brachte folgende Ergebnisse:

Klasse F1A/Sen.: 1. Thomas Weimer (D), 2. Steffan Hain (N), 3. Heinz Schönfeld (K).

Klasse F1A/Jun.: 1. Björn Stiller (L), 2. Benno Schwarz (T), 3. Stefan Lustig (R).

Klasse F1B/Sen.: 1. Bert Oschatz (R), 2. Ralf Benthin (D), 3. Peter Windisch (T).

Klasse F1B/Jun.: 1. Michael Ballenthin (D), 2. Dirk Stümpel (D), 3. Kay Colberg (I).

Klasse F1C/Sen.: 1. Arno Zeuner (S), 2. Ralf Unbehaun (N), 3. Uwe Glißmann (D).

Klasse F1C/Jun.: 1. Martin Frenzl (H), 2. Andreas Geißler (D), 3. Mike Fugmann (T).

Mannschaftswertung: 1. Karl-Marx-Stadt IV, 2. Dresden I, 3. Erfurt II

2. Internationaler Wettkampf im Freiflug

Riesa. Die Weltelite im Modellfreiflug traf sich vom 22. bis 26. Juli 1987 zu einem internationalen Wettkampf.

Folgende Ergebnisse wurden erreicht:

Klasse F1A/Einzelwertung: 1. T. Weimer (DDR) 1800 P.; 2. Kim Jong Sik (KDVR) 1796 P.; 3. C. Popa (SRR) 1773 P.

Klasse F1A/Mannschaftswertung: 1. KDVR, 2. CSSR, 3. UdSSR.

Klasse F1B/Einzelwertung: 1. J. Gulugonow (UdSSR) 1500 P.; 2. V. Kubes (CSSR) 1482 P.; 3. D. Patt (BRD) 1453 P.

Klasse F1B/Mannschaftswertung: 1. KDVR, 2. BRD I, 3. VRP.

Klasse F1C/Einzelwertung: 1. Kim Jung Hi (KDVR) 1650 P.; 2. W. Strukov (UdSSR) 1647 P.; 3. Kim Dong Sik (KDVR) 1632 P.

Klasse F1C/Mannschaftswertung: 1. DDR I; 2. DDR II, 3. KDVR.

Länderwertung: 1. KDVR, 2. DDR I, 3. DDR II.

22. DDR-Meisterschaft und 6. DDR-Schülermeisterschaft im Fesselflug

Bitterfeld. Bei den vom 29. Juli bis 2. August stattgefundenen Meisterschaften siegten in den einzelnen Klassen:

Klasse F2A/Sen.: 1. Udo Kiel (R), 2. Dietmar Girod (A), 3. Klaus Gottloeber (R).

Klasse F2B/S.AkI: 1. Kai Metzner (Z), 2. Angelika Möbius (K), 3. Andreas Möbius (K).

Klasse F2B/S.AkII: 1. Thomas Öhler (K), 2. Friedrich Meier (K), 3. Lutz Heidrich (Z).

Klasse F2B/Jun.: 1. Holger Stöckel (K), 2. Jörg Brauer (K), 3. Thomas Köhler (Z).

Klasse F2B/Sen.: 1. Konrad Schneider (R), 2. Klaus Singer (T), 3. Jürgen Reichelt (R).

Klasse F2C/Sen.: 1. Müller/Ölsner (T), 2. Schönherr/Lindemann (R), 3. Krause/Kirst (I).

Klasse F2D/S.: 1. Thomas Öhler (K), 2. Matthias Heinze (K), 3. Markus Krabbes (S).

Klasse F2D/Jun.: 1. Jörg Brauer (K), 2. Peter Gründel (Z), 3. Jan Pengler (S).

Klasse F2D/Sen.: 1. Matthias Koch (K), 2. Ronald Frister (N), 3. Andreas Herbert (R).

Klasse F4B-V/S.: 1. Felix Möbius (K), 2. Klaus Rüffer (K), 3. Kai Metzner (Z).

Klasse F4B-V/Jun.: 1. Susann Rahne (K), 2. Marian Siebert (A), 3. Maik Herzog (Z).

Klasse F4B-V/Sen.: 1. Lutz Richter (R), 2. Christian Reyer (A), 3. Egon Wirrbach (K).

FIA-Weltmeisterschaft, Klasse F3B

Osnabrück. Bei der vom 24. Juli bis 2. August stattgefundenen Weltmeisterschaft im Fernlenk-Modellsegelflug siegten in der Einzelwertung: 1. Reinhard Liese (BRD) 14,677.2; 2. Peter Hoffmann (AUT) 14,512.7; 3. Samuele Villani (ITA) 14,504.0. ... 41. Bernd Falkenberg (DDR) 12,720.3; ... 55. Willfried Volke (DDR) 11,836.1; ... 58. Gerhard Köhn (DDR) 11,670.5.

Ergebnisse

5. Weltmeisterschaft der NAVIGA für Motormodelle

Schwerin 1987 (auszugsweise)

Klasse F2-A/Junioren	Fahrp.	Baup.	Ges. P.
1. Jedwabski, M. (DDR)	98	89,33	187,33
2. Schulze, H. (DDR)	93	87,00	180,00
3. Nietzold, R. (DDR)	94	81,33	175,33
4. Romanowski, J. (PL)	90	84,33	174,33
5. Brehler, D. (BRD)	91	74,33	165,33
6. Leinemann, Z. (H)	72	70,67	142,67
Klasse F2-A			
1. Hamann, D. (BRD)	100	96,33	196,33
2. He Ren, Z. (CHN)	100	96,00	196,00
3. Zinnecker, M. (DDR)	100	94,67	194,67
4. Pfeiffer, A. (DDR)	98	96,00	194,00
5. Nietzold, W. (DDR)	100	92,67	192,67
6. Plonus, K. (BRD)	100	91,00	191,00
7. Tönnessen, A. (BRD)	100	86,33	186,33
8. Herbus, W. (PL)	100	85,33	185,33
9. Bihun, S. (PL)	98	86,67	184,67
10. Sestak, M. (CS)	95	82,33	177,33
Klasse F2-B/Junioren			
1. Nietzold, R. (DDR)	100	90,00	190,00
2. Romanowski, J. (PL)	95	91,00	186,00
3. Jedwabski, M. (DDR)	100	85,67	185,67
4. Stoye, J. (DDR)	93	82,67	175,67
Klasse F2-B			
1. Deng, Q. (CHN)	100	98,33	198,33
2. Sager, P. (DDR)	100	96,00	196,00
3. Mottschall, H. (BRD)	100	94,67	194,67
4. Möller, K. (BRD)	100	90,00	190,00
4. Töller, H. (BRD)	98	92,00	190,00
6. Scholz, M. (DDR)	98	89,33	187,33
7. Hahn, M. (DDR)	98	87,67	185,67
8. Türk, E. (BRD)	100	85,00	185,00
9. Sap, W. (NL)	100	83,00	183,00
10. Blohm, B. (NL)	94	88,00	182,00
Klasse F2-C			
1. Malew, W. (BG)	98	93,33	191,33
2. Mottschall, H. (BRD)	94	93,67	187,67
3. Jedwabski, P. (DDR)	100	87,67	187,67
4. Schulze, D. (DDR)	98	87,67	185,67
5. Gerow, N. (BG)	98	87,33	185,33
6. Bottlik, E. (H)	100	83,00	183,00
7. Stoye, J. (DDR) Kollektiv Buna	96	83,33	179,33
8. Häggblom, J. (SF)	92	80,00	172,00
9. Hackel, H. (BRD)	90	78,67	168,67
10. Shaw, T. (GB)	94	73,67	167,67
Klasse E-K			
1. Perebejnos, J. (SU)	119,00	96,33	215,33
2. Kukorelli, K. (H)	113,33	84,00	197,33
3. Wasilev, S. (BG)	113,33	79,67	193,00
4. Nikolov, I. (BG)	109,00	77,67	186,67
5. Röder, S. (H)	67,00	71,33	138,33

Klasse EX	Fahrp. (P.)
1. Ehrenberger, J. (CS)	100
2. Drumev, I. (BG)	100
3. Wasilev, S. (BG)	100
4. Hanke, K. (DDR)	100
5. Wommer, D. (DDR)	100
5. Houska, V. (CS)	100
5. Wysinski, W. (PL)	100
5. Bruhn, M. (DDR)	100
9. Perebejnos, J. (SU)	100
10. Elschner, R. (DDR)	93,33

Klasse F6	Endergeb. (P.)
GOLD über 90 P., SILBER über 80 P., BRONZE über 70 P.	
Blom, B. (NL)	**93,0**
Demirev, E. (BG)	**91,0**
Ciorcelli, G. (I)	**90,33**
Klingberg, H. (DDR)	**88,0**
Kempf, M. (BRD)	**86,0**
Lüber, J. (BRD)	**85,33**
Van Ryn, D. (NL)	**85,0**
Werchosch, F. (DDR)	**84,67**
Hauns, P. (BRD)	**81,67**
Jedwabski, G. (DDR)	**79,0**
Stuht, W. (DDR)	**76,0**
Bresso, I. (I)	**74,0**
Klasse F7	
Lüber, J. (BRD)	**91,33**
Giovcelli, G. (I)	**90,67**
Märk, J. (A)	**89,33**
Groß, M. (BRD)	**89,33**
Bogdan, W. (DDR)	**80,33**
Tretow, G. (DDR)	**80,33**
Neumann, G. (BRD)	**77,33**
Wilson, D. (GB)	**76,67**
Schmidt, P. (DDR)	**75,67**
Tönnessen, A. (BRD)	**74,00**
Stuht, W. (DDR)	**71,00**

Klasse A1	km/h
1. Smolnikow, W. (SU)	190,678
2. Tupikin, A. (SU)	175,610
3. Petkov, S. (BG)	145,985
4. Sustr, J. (CS)	140,625
5. Zwjatkov, G. (BG)	137,615
Klasse A2	
1. Smolnikov, W. (SU)	177,515
2. Subbotin, W. (SU)	175,268
3. Subbotin, A. (SU)	171,108
4. Zwjatkov, G. (BG)	101,983
Klasse A3	
1. Schachazizjan, G. (SU)	189,274
2. Subbotin, W. (SU)	185,376
3. Robinson, S. (GB)	183,113
4. Subbotin, A. (SU)	172,084
5. Zwjatkov, G. (BG)	160,858
Klasse B1	
1. Radev, R. (BG)	226,700
2. Schachazizjan, G. (SU)	220,588
3. Tupikin, A. (SU)	216,346
4. Graßhoff, S. (BRD)	181,818
5. Gürtler, J. (CS)	145,396
6. Raberg, M. (S)	118,733
Klasse B1/Junioren	
1. Stojanov, S. (BG)	188,877
2. Schachazizjan, A. (SU)	186,529
3. Iwanov, I. (BG)	169,811
4. Stensson, C. (S)	153,584

Klasse F1E-1 kg/Junioren	s
1. Ferrari, M. (BRD)	18,2
2. Weichhaus, D. (BRD)	18,3
3. Biermann, A. (BRD)	19,1
4. Sasvari, Z. (H)	23,2
5. Varady, A. (H)	48,2
Klasse F1E – 1 kg	
1. Plattner, H. (BRD)	15,4
2. Lanzman, A. (SU)	15,5
3. Benecken, J. (BRD)	15,6
4. Plettenberg, U. (BRD)	15,8
5. Lehner, H. (BRD)	16,1
6. Matula, M. (CS)	18,4
7. Jadrow, P. (SU)	19,7
8. Lakner, G. (A)	20,3
9. Kokerle, R. (A)	27,1
10. Vreeswijk, J. (NL)	35,2
Klasse F1E + 1 kg/Junioren	
1. Krischik, H. (BRD)	15,0
2. Undin, P. (S)	15,4
3. Weichhaus, D. (BRD)	18,3
4. Masuch, M. (DDR)	20,3
5. Sasvari, Z. (H)	24,0
Klasse F1E + 1 kg	
1. Guang Wei, L. (CHN)	12,8
2. Quing Yuan, X. (CHN)	13,2
3. Jian Ming, Z. (CHN)	13,3
4. Jadrow, P. (SU)	13,6
5. Kalistratow, G. (SU)	13,8
5. Linder, C. (BRD)	13,8
7. Lanzman, A. (SU)	13,9
8. Gronau, T. (BRD)	15,1
9. Lakner, G. (A)	17,4
10. Krischik, K. (BRD)	18,2
Klasse F1-V3,5/Junioren	
1. Undin, P. (S)	14,6
2. Andresen, J. (S)	16,1
3. Runne, R. (S)	16,8
4. Strätz, K. (DDR)	17,0
5. Sewerniak, A. (PL)	18,7
6. Schubert, A. (DDR)	19,8
7. Hegner, M. (DDR)	21,7
Klasse F1-V3,5	
1. Zhon Jian, H. (CHN)	13,1
2. Quing Yuan, X. (CHN)	13,3
3. Guang Wei, L. (CHN)	14,7
4. Andresen, T. (S)	14,7
5. Raberg, M. (S)	14,8
6. Lanzman, A. (SU)	15,4
7. Skoda, V. (CS)	15,9
8. Mitroschkin, A. (SU)	16,3
9. Brecklingshaus, W. (BRD)	17,0
10. Undin, H. (S)	17,5
11. Herzog, T. (DDR)	17,6
12. Seidel, J. (DDR)	18,0
13. Preuß, H. (DDR)	18,1
Klasse F1-V6,5/Junioren	
1. Riedel, D. (DDR)	14,6
2. Papsdorf, M. (DDR)	16,1
3. Andresen, J. (S)	16,1
4. Poscik, T. (H)	16,6
5. Weichhaus, D. (BRD)	18,4
6. Ostwald, C. (BRD)	18,8
7. Varady, A. (H)	19,7
Klasse F1-V6,5	
1. Hai Quing, P. (CHN)	13,0
2. Mitroschkin, A. (SU)	13,1
3. Schuß, H. (BRD)	14,0
4. Tschuchalenko, S. (SU)	14,2
5. Andresen, T. (S)	14,3
6. Bin, Y. (CHN)	14,7
7. Hoffmann, G. (DDR)	16,0
8. Brecklingshaus, W. (BRD)	17,1
9. Ostwald, G. (BRD)	17,4
10. Isensee, H. (DDR)	18,1
Klasse F1-V15/Junioren	
1. Undin, P. (S)	12,6
2. Riedel, D. (DDR)	14,6
3. Woldt, H. (DDR)	15,5
4. Sasvari, Z. (H)	16,5
5. Pocsik, T. (H)	17,8
Klasse F1-V15	
1. Bin, Y. (CHN)	11,7
2. Hai Quing, P. (CHN)	12,3
3. Juhlin, A. (S)	13,1
4. Pettersson, G. (S)	13,2
5. Schuß, H. (BRD)	13,3
6. Kalistratow, G. (SU)	13,4
7. Rueß, J. (BRD)	13,8
8. Skoda, V. (CS)	14,1
9. Hoffmann, G. (DDR)	14,5
10. Toth, J. (H)	14,6
10. Blixt, P. (S)	14,6
12. Winkler, J. (DDR)	15,9
13. Mehr, E. (BRD)	17,3
14. Isensee, H. (DDR)	17,8

Klasse F3-E/Junioren	Zeit (s)	P.
1. Brazdil, Z. (CS)	35,2	142,96
2. Waser, W. (BG)	37,4	142,52
3. Stolarek, P. (PL)	38,7	142,26
4. Zwettler, T. (A)	41,7	141,66
5. Boldt, T. (DDR)	42,5	141,50
6. Weichhaus, D. (BRD)	45,6	140,88
7. Martinus, L. (PL)	40,7	139,86
8. Müller, T. (BRD)	36,2	136,76
9. Stoev, J. (BG)	42,4	136,52
10. Jörg, T. (BRD)	35,2	135,96
14. Pflanz, R. (DDR)	34,8	131,04
15. Kroitzsch, S. (DDR)	41,7	123,66
Klasse F3-E		
1. Wu, H. (CHN)	29,1	144,18
2. Novotny, P. (CS)	29,3	144,14
3. Watschev, A. (BG)	30,9	143,82
4. Thiele, H. (BRD)	31,1	143,78
5. Rashkov, D. (BG)	34,1	143,18
6. Ludley, B. (BRD)	37,2	142,56
7. Rosner, G. (DDR)	45,1	140,98
8. Brecklinghaus, A. (BRD)	39,4	140,12
9. Chen, I. (CHN)	25,7	139,86
10. Mrazek, M. (CS)	32,4	139,52
17. Walter, M. (DDR)	32,1	131,58
18. Sinnhöfer, B. (DDR)	36,3	126,74
Klasse F3-V/Junioren		
1. Brazdil, Z. (CS)	28,3	144,34
2. Wasev, W. (BG)	29,6	144,08
3. Boldt, T. (DDR)	31,5	143,70
4. Pflanz, R. (DDR)	33,9	143,22
5. Kroitzsch, S. (DDR)	34,7	143,06
6. Stolarek, P. (PL)	35,9	142,82
7. Majeresik, G. (H)	37,9	142,42
8. Weichhaus, D. (BRD)	38,6	142,28
9. Müller, T. (BRD)	39,7	142,06
10. Stoev, J. (BG)	34,5	140,10
Klasse F3-V		
1. Zhaolun, C. (CHN)	19,8	146,04
2. Budinsky, V. (CS)	24,0	145,20
3. Watschev, A. (BG)	25,3	144,94
4. Mrazek, M. (CS)	26,9	144,62
5. Novotny, P. (CS)	27,8	144,44
6. Rosner, G. (DDR)	28,2	144,36
7. Böhme, P. (DDR)	28,5	144,30
8. Loba, T. (PL)	29,3	144,14
9. Böhme, J. (DDR)	33,3	143,34
10. Natschev, N. (BG)	33,7	143,28

Klasse FSR-E 2 kg/Junioren	Rd./s
1. Krischik, H. (BRD)	36/14,0
2. Felger, G. (BRD)	33/20,0
3. Rückert, U. (DDR)	29/21,0
4. Jörg, T. (BRD)	28/26,0
5. Masuch, M. (DDR)	14/53,0
6. Könnemann, S. (DDR)	8/ 0
Klasse FSR-E 2 kg	
1. Aps, W. (BRD)	27/31,0
2. Drent, H. (NL)	18/ 1,0
3. Gronau, T. (BRD)	17/ 3,0
4. Liesch, B. (DDR)	16/37,0
5. Vanouch, M. (CS)	14/29,0
6. Schenke, A. (DDR)	13/ 0
7. Gronau, H. (BRD)	10/ 0
7. Krischuk, K. (BRD)	10/ 0
9. Friedrich, K. (DDR)	6/ 8,0
10. Dr. Felber, H. (A)	2/ 0
Klasse FSR-E + 2 kg/Junioren	
1. Krischik, H. (BRD)	26/11,0
2. Weichhaus, D. (BRD)	25/ 9,0
3. Zwettler, T. (A)	25/16,0
4. Ferrari, M. (BRD)	22/20,0
5. Trinkl, K. (A)	21/23,3
6. Fischer, H. (DDR)	20/3,0
7. Rückert, U. (DDR)	19/20,0
8. Biermann, A. (BRD)	17/46,0
9. Wenisch, C. (DDR)	14/ 0
Klasse FSR-E + 2 kg	
1. Harrer, K. (A)	27/19,6
2. Zander, H. (BRD)	26/28,0
3. Plettenberg, U. (BRD)	26/35,0
4. Lakner, G. (A)	26/42,0
5. Lindner, C. (BRD)	25/ 0
6. Gronau, H. (BRD)	25/19,0
7. Dr. Felber, H. (A)	24/30,0
8. Undin, H. (S)	24/33,0
9. Friedrich, K. (DDR)	21/98,6
10. Junge, U. (DDR)	20/47,0
11. Schramm, L. (DDR)	16/43,0

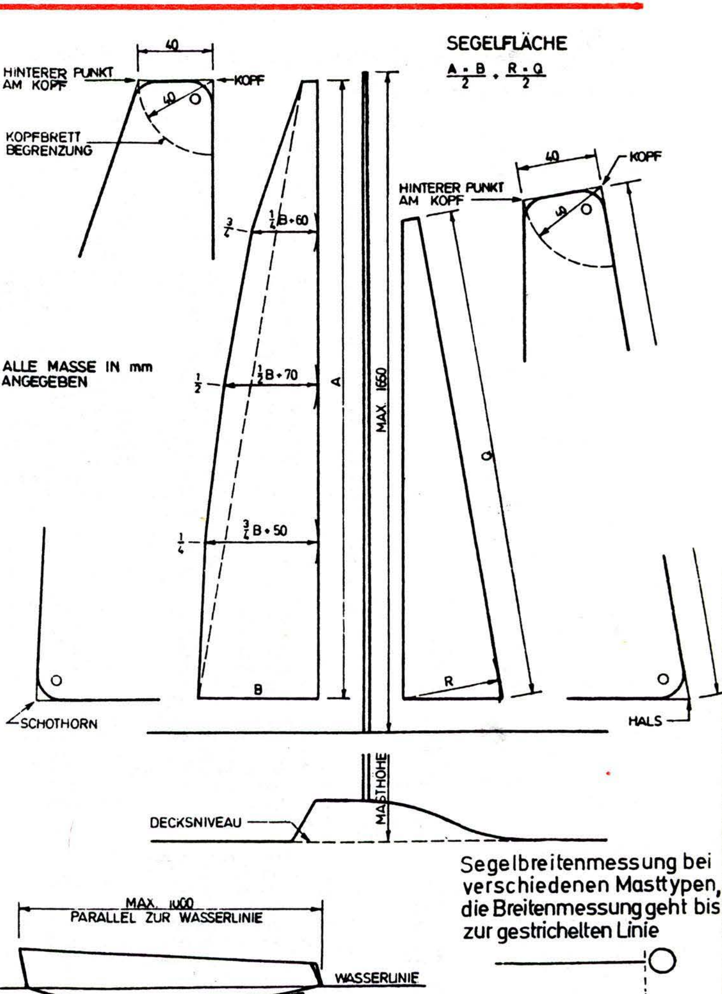
FORTSETZUNG VON SEITE 23

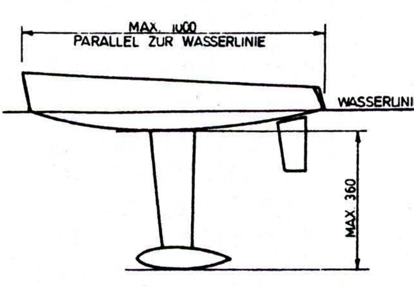
5. Nitschke, K. (H)	69,0
6. Falkenhagen, S. (D)	66,7
7. Pfeifer, K. (L)	64,3
8. Kulow, S. (C)	61,9
Mair, L. (A)	61,9
Zschache, K. (T)	61,9
11. Gräfe, K. (T)	59,5
Rothe, M. (E)	59,5
Zöllner, A. (H)	59,5
14. Pannewitz, A. (D)	57,1
15. Holz, N. (B)	50,0
Klasse: D-FII	
1. Kirchner, V. (D)	**77,5**
2. Wiesenburg, R. (L)	67,5
3. Dietrich, M. (T)	67,5
4. Römhild, T. (O)	65,0
Szadkowski, A. (A)	65,0
6. Haaske, S. (E)	62,5
7. Büttner, K. (I)	57,5
8. Engel, L. (D)	55,0
9. Gündel, T. (H)	52,5
10. Mehnert, O. (O)	47,5
11. Jaeger, C. (D)	40,0
Klasse: FSR-2,5LS	
1. Hellinger, S. (T)	**13**
2. Ködel, J. (T)	13
3. Lüpke, C. (Z)	11
4. Götzl, T. (Z)	9
5. Näther, D. (A)	7
6. Mothes, H. (S)	6
7. Locks, R. (A)	5
8. Buchwald, F. (Z)	1
Wegner, A. (A)	1
Klasse: FSR-3,5S	
1. Mothes, H. (S)	**21**
2. Buchwald, F. (Z)	16
3. Lübke, C. (Z)	8
4. Hellinger, S. (T)	6
5. Stittrich, M. (K)	3
6. Rudolph, T. (K)	2
Klasse: FSR-ES	
1. Wenzel, A. (E)	**12**
2. Knüpfer, J. (N)	11
3. Pohl, M. (S)	11
4. Pohl, R. (S)	11
5. Gerard, J. (A)	10
Ködel, J. (T)	10
7. Erbuth, M. (S)	10
8. Stephan, A. (N)	9
9. Köppe, E. (K)	8
10. Schubert, E. (E)	6
11. Wegner, A. (A)	6
Bezirkswertung:	
1. Leipzig (S)	242
2. Frankfurt (Oder) (E)	235
3. Cottbus (Z)	208
4. Erfurt (L)	196
5. Potsdam (D)	185
6. Halle (K)	178
7. Karl-Marx-Stadt (T)	148
8. Schwerin (B)	124
9. Magdeburg (H)	115
10. Rostock (A)	115
11. Berlin (I)	112
12. Suhl (O)	85
13. Gera (N)	60
14. Dresden (R)	40
15. Neubrandenburg (C)	23

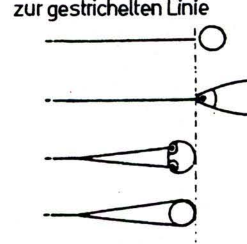
NEU:
Ein-Meter-Boot F5-E

Die NAVIGA hat beschlossen, eine neue 1-Meter-Klasse anstatt der alten X-Klasse einzuführen. Ursprünglich sollte hier die Olympic-One-Meter-Vermessung übernommen werden. Nach Rücksprache mit der IMYRU und nach der Übersetzung der amerikanischen Olympic-One-Meter-Regel wurde jedoch klar, daß hier eine Überarbeitung gemacht werden muß, um zu einer modernen, vernünftig anwendbaren Vermessungsregel zu kommen.
Die Zielsetzung war eindeutig. Es sollte eine Klasse geschaffen werden, die einerseits einfach herzustellen und zu transportieren ist, um speziell für Anfänger große Anreize zu bieten, andererseits aber doch ausgezeichnete Fahrleistungen erbringen sollte, um spannende Regatten zu ermöglichen. Von der IMYRU wurde dazu noch vorgeschlagen, daß diese Klasse eventuell als Einheitsklasse (einheitliche Rumpfform) ausgeführt werden sollte.
Es soll daher bei den Regeln bereits darauf geachtet werden, daß die Materialkosten für die Herstellung der Boote auf Dauer möglichst niedrig gehalten werden können. Es muß hier erreicht werden, daß z. B. ein tiefgezogener Plastrumpf, der billig in Serie herzustellen ist, nicht durch einen höheren Aufwand (z. B. extrem leichte Kohlefaserrümpfe) als unbrauchbar abgetan werden kann. Ein einfaches Mittel erscheint hierfür die Festlegung einer Mindestmasse für das segelfertige Boot ohne Kiel zu sein.

Schaffung der Einheitsklasse – Übergangsregelung
Um eine Einheitsklasse zu erreichen, ist zunächst aber eine Übergangszeit anzustreben, in der die Schaffung einer möglichst guten Bootsform als Urform für ein späteres Einheitsboot gefunden werden soll. Die nachfolgende Vermessungsregel wird daher für die nächsten drei Jahre Gültigkeit haben. Alle Boote, die nach dieser Regel gebaut sind, sollten in internationalen Regatten gegeneinander antreten. Für die Jahre 1988 und 1989 sind internationale Schwerpunktregatten auszuschreiben, bei denen eine internationale Rangliste in dieser Klasse ausgewertet wird. Das Siegerboot dieser Rangliste sollte als Einheitsboot herangezogen werden. Die Teilnehmer an den Ranglistenregatten erklären sich daher durch ihre Teilnahme bereit, im Falle eines Sieges die Konstruktionsunterlagen ihres Bootes den an dieser Klasse interessierten Verbänden (IMYRU und NAVIGA) kostenlos zur Verfügung zu stellen.
Diese dreijährige Übergangszeit, für die diese Regel mit dieser Veröffentlichung in Kraft gesetzt wird, soll auch zur Diskussion über diese neue Klasse und über die Zielvorstellung einer Einheitsklasse dienen. Sollte es in dieser Übergangszeit keine schwerwiegenden Argumente gegen die Einführung der Klasse als Einheitsklasse geben, werden dann die Vermessungsbestimmungen für das Einheitsboot genau fixiert. Die Boote, die nach den vorläufigen Regeln innerhalb der drei Jahre gebaut wurden, sollen aber noch weitere drei Jahre mit den Einheitsbooten in der gleichen Klasse mitfahren können.






Segelbreitenmessung bei verschiedenen Masttypen, die Breitenmessung geht bis zur gestrichelten Linie

Vermessung: F5-E
1. Rumpf
1. Länge über alles (einschließlich Bugfender) maximal 1000 mm.
2. Keine Mehrkampfkonstruktionen.
3. Ein Bugfender muß vorhanden sein. Er ist aus einem gummiartigen Material herzustellen und muß mindestens 10 mm stark sein, gemessen in der Längsrichtung des Rumpfes.
4. Verboten sind alle Arten von Trimmflossen, veränderlicher Ballast und während der Wettfahrt bewegliche Kiele. Es darf während einer Regatta weder der Kiel noch der Ballast in irgend einer Art verändert bzw. verschoben werden.
5. Kiellänge gemessen vom tiefsten Punkt des Hauptspantes bis zum tiefsten Punkt des Kieles maximal 360 mm (wie in der Vermessungsskizze dargestellt).
2. Rigg
1. Maximale Masthöhe über Decksniveau 1650 mm (höchster Punkt aller Beschlagteile mit Ausnahme des Standers).
2. Maximale Durchmesser von Mast und Bäumen 20 mm.
3. Es ist nur ein feststehender Mast erlaubt (kein Drehmast oder sonstige Konstruktionen).
4. Fockbäume dürfen mit ihrem vorderen Teil (Gegenmasse oder Fockverspannung usw.) nur soweit seitlich ausschwenken, daß sie nicht über die maximale Breite des Rumpfes (gemessen am Hauptspant) überstehen.
3. Segel
1. Maximale Segelfläche 0,4000 m^2.
2. Es muß ein Fock- und ein Großsegel vorhanden sein. Beide Segel müssen entsprechend der Vermessungsskizze auf einem Grunddreieck basieren.
3. Die Breitenzugabe für die Liekrundung wird beim Großsegel in den Viertelpunkten entsprechend der Skizze vermessen. Die so ermittelten Punkte sind untereinander und mit dem hinteren Punkt des Kopfes und mit dem Schothorn mit Geraden zu verbinden. Die in der Skizze dargestellten Liekrundungszugaben in den Viertelpunkten sind Maximalwerte, die unterschritten werden können. Die Verbindung zwischen den Punkten soll aber immer eine Gerade bleiben.
4. Am Achterliek des Focks und am Fußliek vom Fock und Groß gibt es keine Liekrundungszugaben. Diese Segelkanten sind als Gerade zu schneiden.
5. Das Segeltuch wird im ausgestreiften Zustand vermessen.
6. Das Kopfbrett ist bei Fock und Großsegel innerhalb eines Kreisbogens mit dem Radius von 40 mm unterzubringen (siehe Vermessungsskizze).
7. Im Großsegel sind drei Segellatten erlaubt. Diese sind in den Viertelpunkten der Segelvermessung so anzubringen, daß ihre Längsachse genau den Viertelpunkt markiert. Die Länge der Segellatten darf maximal 100 mm sein. Darüber hinaus sind keine weiteren Segelversteifungen erlaubt.
8. Es gibt keine Einschränkungen bei Segelverstärkungen. Die Segel können auch aus einem nicht textilen Material hergestellt werden, sie müssen aber über eine Rolle mit 80 mm Durchmesser gerollt werden können, ohne daß sie dadurch zerstört werden.
9. Das Flußliek von Fock und Groß ist lose zu fahren (nicht in einem Baum gesetzt).
10. Es sind maximal drei Segelsätze erlaubt. Jedes Segel muß die Nummer des Segelsatzes tragen, dem es angehört. Ein Segel kann auch in mehreren Segelsätzen Verwendung finden, muß aber entsprechend markiert werden.
11. Das Klassenkennzeichen ist der Buchstabe E (Blockschrift). Die Kennzeichnung ist entsprechend der Segelkennzeichnungs-Vorschrift (Punkt 5.7.) in jedes Großsegel jedes Segelsatzes anzubringen.
4. Masse
1. Die Gesamtmasse des segelfertigen Bootes (im aufgetakelten Zustand mit dem schlankesten Rigg und komplett eingebauter Steuerungsanlage), jedoch mit abgenommenem Kiel darf 1,7 kg nicht unterschreiten.
2. Die Masse des Ballastes ist freigestellt. Die spezifische Masse des Ballastes darf aber nicht höher liegen als jenes von Blei (11,3 kg/dm^3).
5. Steuerung
1. Es sind maximal zwei Steuerfunktionen erlaubt (Ruder und eine Segelwinde).
2. Selbststeuerungseinrichtungen und elektronische Ausrüstungen für eine automatische Steuerung oder Trimmung sind verboten.

(aus: NAVIGA-Information 1/87)

mbh-Buchtips

Günter Schmitt, **Als die Oldtimer flogen.** transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin, 2., durchgesehene Auflage 1987, 224 S., 320 Bilder, 36,00 Mark.

Beginnend mit der aufsehenerregenden Eröffnung vor den Toren der Stadt Berlin im Jahre 1909 und endend im Mai 1945 beschreibt der Autor die bewegte Geschichte eines Geländes in Johannisthal, bereichert sie mit dem Berlin-Kolorit von damals. Damals – das ist die Zeit, als in Deutschland der Flugplatz Johannisthal der erste reguläre Flugplatz in der deutschen Motorfluggeschichte war und als Wiege des deutschen Motorfluges gilt. Er entwickelte sich sehr rasch zum bedeutendsten Zentrum des Motorfluges, war sogar eine längere Zeit der modernste europäische Motorflugplatz. Illustriert ist dieses Fach- und Sachbuch mit einmaligen Dokumenten, Fotos, Zeichnungen und Personen- und Betriebsregister, die auch die luftfahrtgeschichtliche Entwicklungszeit veranschaulichen, in der die Oldtimer flogen.

Genau wie die 1. Auflage, so wird auch dieses Buch bereits vergriffen sein, doch es ist in jeder gutgeführten Bibliothek auszuleihen! **Helga**

*

Hans-Joachim Mau, **Tschechoslowakische Flugzeuge.** transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin, 1. Auflage 1987, 192 S., 111 Bilder, 66 Bildtafeln, 3 Tabellen, 29,80 Mark.

Dieses Buch vermittelt einen informativen Einblick in die Entstehung und Entwicklung des Flugzeugbaus und des Flugwesens in der ČSR und ČSSR von 1918 bis heute.

Leider muß bemerkt werden, daß zum großen Teil wieder alte bekannte Fotos Verwendung fanden. Sie sind bereits seit Jahrzehnten ständig in Publikationen des Verlages zu finden. Die Beschreibungen im Typenteil hätte man etwas ausführlicher und informativer gestalten können. Platz genug ist vorhanden. Was die Dreiseitenrisse betrifft: Sie haben oftmals kaum Ähnlichkeit mit dem Originalflugzeug.

Es ist schade, daß bei diesem Buch sehr viel verschenkt wurde. Es ist ein Nachschlagewerk, das sicher seinen Leser findet. Zu hoffen bleibt, daß bei zukünftigen Titeln des Verlages zum Thema Luftfahrt mehr fürs Geld geboten wird. **gr.**

*

Was haben die Rauchzeichen der indianischen Ureinwohner Amerikas mit dem Richtfunksystem „Sosna" zu tun? Auskunft darüber gibt die neueste Broschüre aus der Reihe „Militärtechnische Hefte" (MTH) mit dem Titel **Militärisches Nachrichtenwesen** von Siegfried Heldt. 32 Seiten mit vielen Fotos, Grafiken und Tabellen. Preis: 2,00 M.

Neu in dieser Reihe ist, daß sich ein spezieller Beitrag dieses Heftes mit dem Nachrichtensport in der GST als Mittel zur Vorbereitung auf den Wehrdienst befaßt, eine interessante Form der Würdigung der Anstrengungen unserer Wehrorganisation. **Ke**

*

„Schaltkreise", ein Reizwort aus der modernen Elektronik. Klaus K. Streng – ein bekannter Elektronik-Autor unseres Landes – berichtet in seinem neuesten Buch über **Daten digitaler integrierter Schaltkreise** (Militärverlag der DDR, Berlin, 1987. 192 Seiten mit Abb., Preis: 7,00 M).

Die vorgestellten CMOS-Schaltkreise sind die folgerichtige Fortsetzung der TTL-Schaltkreise. Deshalb wurden beide Bücher nach gleichen Gesichtspunkten aufgebaut. Obwohl man aus Platzgründen auf die Darstellung von Digitalvoltmeter-Schaltkreisen sowie auf Rechner- und Uhren-IS verzichten muß, stellt das übersichtliche Angebot von Standard-CMOS eine Fundgrube für den Elektronikamateur dar. **Ke**

*

BAK ist keine Fachabkürzung aus der Backwarenindustrie, sondern die Kurzbezeichnung für eine Ballonabwehrkanone, wie sie 1870 bei der Preußischen Armee im Einsatz war. Über dieses militärische Relikt und andere Flugabwehrwaffen – selbstverständlich auch die modernsten – ist in dem neuesten Heft der Serie „Militärtechnische Hefte" (MTH) aus dem Militärverlag der DDR nachzulesen.

Karl-Heinz Otto, **Flakartillerie.** Militärverlag der DDR, Berlin, 1987, 32 Seiten mit zahlreichen Zeichnungen und Fotos, Preis: 2,00 Mark. **Ke**

*

Thieß/Schnabel, **Leistungsfaktoren in Training und Wettkampf.** Sportverlag Berlin, 1987, 183 Seiten, 14,00 Mark.

Für Trainer und Übungsleiter im GST-Modellsport ist dieses Buch ein zu empfehlender praktikabler Wissensspeicher. Mehr als 700 Begriffe zum Thema Voraussetzungen für das Erreichen hoher sportlicher Leistungen sind übersichtlich und verständlich zusammengefaßt. **nn**

*

Joachim Nolte, **Neues ABC des Segelns.** Sportverlag Berlin, 1987, 260 Seiten, 12,00 Mark.

Ein Buch für die Großsegelpraxis, doch es gibt viele Berührungspunkte für den GST-Modellsegler. Fragen der Segelpraxis und des Regattasegelns stellen sich ebenso für den Modellsegler, die dieses Buch in einfacher Form zu beantworten vermag. Deshalb sei dieses ausgezeichnete Buch besonders dem Anfänger in den GST-Modellsegelklassen empfohlen. **wo**

*

Felix Lode, **100 Tips für Keramikfreunde.** Urania-Verlag Leipzig – Jena – Berlin, 1987, 112 Seiten mit 109 Ill., 7,50 Mark.

Materialien wie Holz, Metall, Stoff, Plast ... sind den meisten Modellbauern vertraut. Doch aus Ton zu modellieren ist sicher für viele noch ein Buch mit sieben Siegeln. Das zu öffnen, kann dieses sehr informative Büchlein helfen. Vielleicht gibt es manchem Modellbauer Anregungen für seine Freizeitgestaltung. **nn**

Kleinanzeigen

Verkaufe Varioprop 12 mit 2 Empfängern; Servobausteinen und Servos (Vertriebsgenehmigung 78 V/003/87) 2000 M. Hesse, Talstr. 15, Artern, 4730

Verkaufe 11 Jahrgänge, 1975–1985, ungebunden, „modellbau heute", zum Preis von 15 M pro Jahrgang. Subskription bei Abnahme aller Hefte zum Preis von 130 M. Schriftlich an U. Fuhrmann, Str. d. Sozialismus, Erfurt, 5087

Hobbyauflösung! Verkaufe umständeh. neuw. kpl. Funkfernst. Signal FM7 (Sender Funkgenehmigung 82/117/82, Empfänger, 3 Servos m. Elektronik, 2 Servos ohne), 1 500 M, sowie versch. Bastlermat. Balsa, 30 M; Spannlack, 10 M, 7 Servoschalter. B 654, je 5 M; Glühzündmotor, 1,5 cm^3, 30 M; Anfängermodelle, 50 M bis 200 M. Nur schriftl. Anfragen an Schwarzer, V.-Klemperer-Str. 16, Dresden, 8020

Verkaufe Drehmaschine Hobbymat, neuwertig, für 3500 M. Thauer, Zwikkauer Str. 118/304, Leipzig, 7030

Suche Bücher „Flugzeug-Plastmodellbau" und „Flugfähige, vorbildgetreue Nachbauten" zu kaufen. F. Schlupp, Hauptstraße 10, Kottengrün, 9701

Suche 3,5-cm^3-Glühzünder, mögl. m. Drosselv. u. Schalld. (keine Bed.) sowie Rotorbl. f. Modellhubschr., Hauptr. Ø 110 cm Heckrotor Ø 23 cm. A. Englich, Lyssenkostr. 6, PF 5087, Altenburg, 7400

mbh

modellbau heute
18. Jahrgang, 212. Ausgabe

HERAUSGEBER
Zentralvorstand der Gesellschaft für Sport und Technik, Hauptredaktion GST-Presse, Leiter der Hauptredaktion: Dr. Malte Kerber

VERLAG
Militärverlag der Deutschen Demokratischen Republik (VEB), Storkower Str. 158, Berlin, 1055

REDAKTION
Chefredakteur:
Georg Kerber
(Automodellsport)
Stellv. Chefredakteur:
Bruno Wohltmann
(Schiffsmodellsport)
Redakteure: Heike Stark (Organisationsleben, Wettkämpfe), Christina Raum (Flugmodellsport, dies & das)
Sekretariat: Helga Witt,
Redaktionelle Mitarbeiterin

Anschrift:
Storkower Straße 158
Berlin
1055
Telefon 4 30 06 18

GESTALTUNG
Carla Mann; Titel: Detlef Mann

REDAKTIONSBEIRAT
Dietrich Austel, Berlin; Günther Keye, Berlin; Bernhard Krause, Berlin; Joachim Löffler, Göditz; Joachim Lucius, Berlin; Dr. Boris Lux, Dresden; Hans-Joachim Mau, Berlin; Peter Pfeil, Plauen; Helmut Ramlau, Berlin; Gerald Rosner, Apolda

LIZENZ
Nr. 1582 des Presseamtes beim Vorsitzenden des Ministerrates der DDR

GESAMTHERSTELLUNG
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin

NACHDRUCK
Mit Quellenangabe „modellbau heute" DDR ist der Nachdruck auszugsweise gestattet.

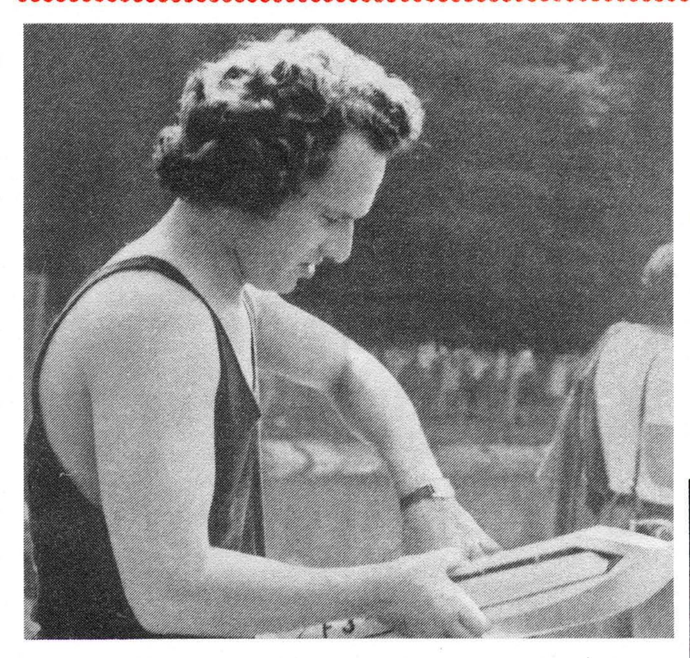
BEZUGSMÖGLICHKEITEN
In der DDR über die Deutsche Post. In den sozialistischen Ländern über die Postzeitungsvertriebsämter. In allen übrigen Ländern über den internationalen Buch- und Zeitschriftenhandel. Bei Bezugsschwierigkeiten im nichtsozialistischen Ausland wenden sich Interessenten bitte an die Firma BUCHEXPORT, Volkseigener Außenhandelsbetrieb, Leninstraße 16, Postfach 160, Leipzig, 7010.

ARTIKELNUMMER: 64 615

ANZEIGEN laufen außerhalb des redaktionellen Teils. Anzeigenverwaltung: Militärverlag der DDR, Absatzabteilung, Storkower Straße 158, Berlin, 1055, (Telefon: 4 30 06 18, App. 321). Anzeigenannahme: Anzeigenannahmestellen und Dienstleistungsbetriebe in Berlin und in den Bezirken der DDR. Zur Zeit gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 5

ERSCHEINUNGSWEISE UND PREIS
„modellbau heute" erscheint monatlich, Bezugszeit monatlich, Heftpreis: 1,50 Mark. Auslandspreise sind den Zeitschriftenkatalogen des Außenhandelsbetriebes BUCHEXPORT zu entnehmen.

AUSLIEFERUNG
der nächsten Ausgabe: 24. 9. 87



Aktuelles von Gestern

Konrad Friedrich (hier auf einem Foto, so wie wir ihn heute kennen) belegte vor 20 Jahren zweimal den ersten Platz bei der 12. DDR-Meisterschaft im Schiffsmodellsport. Er wurde dafür mit dem höchsten Titel, den man bei einer Meisterschaft erkämpfen konnte, geehrt: „Deutscher Jugendmeister". Er siegte in den Klassen F2 und F 3-4. In der Klasse F 3-V errang er den Vizemeistertitel.

Heute ist der 37jährige Diplomingenieur in Jena zu Hause und einer der erfolgreichsten F3-Fahrer der vergangenen Jahre. Zahlreiche DDR-Rekorde und DDR-Meistertitel konnte der GST-Sportler erzielen, 5 Junioren- und 11 Senioren-DDR-Meistertitel. Als Übungsleiter steht er heute dem Nachwuchs hilfreich zur Seite. Seine Serie „Geschwindigkeit ist keine Hexerei" bestimmt auch das Profil unserer Zeitschrift.

Spruch des Monats

Wer geduldig ist, der ist weise;
und ein Weiser
ist besser als ein Starker.

(Hebräisches Sprichwort)



„Wenn Du mit diesem Fesselflug-Unsinn nicht bald aufhörst, bestelle ich die Fachzeitschrift wieder ab!"

Philatelie





Kraftfahrzeuge: Eine Reihe von Postverwaltungen nahm die Tatsache, daß vor einhundert Jahren Carl Friedrich Benz das erste entwicklungsfähige Auto baute, zum Anlaß, Sondermarken aufzulegen.

Antigua & Barbuda: Auburn Speedster (1933), 10 c, Mercury Sable (1986), 15 c, Cadillac (1959), 50 c, Studebaker (1950), 60 c, Lagonda V-12 (1939), 70 c, Adler Standard (1930), 1 $, DKW (1956), 3 $, Mercedes 500 K (1936), 4 $. Die beiden Blocks zu je 5 $ bilden das 1886 von Daimler gebaute Modell bzw. einen Mercedes von 1921 ab.

Auf **Grenada** gelangten folgende Marken an die Postschalter: Maserati Biturbo (1984) – 10 c, AC Cobra (1960) – 30 c, Corvette (1963) – 60 c, Dusenberg SJ7 (1932) – 70 c, Porsche (1957) – 90 c, Stoewer (1930) – 1,10 $, Volkswagen „Käfer" (1957) – 2 $, Mercedes 600 Limo (1963) – 3 $. Auch hier komplettieren zwei 5 $-Blocks die Emission; der eine zeigt einen Stutz (1914), der andere einen Packard (1941).

Auf den zu Grenada zählenden **Grenadinen** kamen folgende Typenmarken heraus: Aston-Martin Volante (1984) – 10 c, Jaguar Mk V. (1948) – 30 c, Nash Ambassador (1956) – 60 c, Toyota Supra (1984) – 70 c, Ferrari Testarossa (1985) – 90 c, BMW 501B (1955) – 1 $, Mercedes-Benz 280SL (1986) – 2 $, Austro-Daimler ADR8 (1932) – 3 $. In diesem Falle sind auf den beiden 5 $-Blocks mehrere Autos dargestellt.

Freundschaftsdienst

Ich möchte mit Modellbauern Erfahrungen austauschen. Mein Interesse gilt der Luftfahrt, besonders den Luftstreitkräften der UdSSR sowie den der befreundeten Armeen des Warschauer Vertrages.
Miroslaw Gyürösi, Sandorowa 17, 82103 Bratislava, ČSSR.

Ich sammle Plastflugzeugmodelle im Maßstab 1:72 sowie Luftfahrtliteratur. Deshalb möchte ich mit DDR-Modellsportlern in Briefwechsel treten.
Denis Dogadow, 197061 Leningrad, Röntgenstr. 6, Whg. 31, UdSSR.

Wettervorhersage für den Monat September

Bis zum 4. schön und warm,
dann starker Regen bis zum 20.,
darauf schön.

(Aus dem Hundertjährigen Kalender)

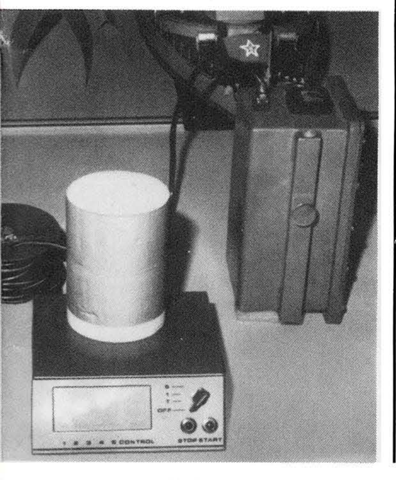
Woanders gelesen

„Krilija Rodiny" (UdSSR), 6/87: Spitzenmodell der Klasse F1C von Nikolai Nakonetschny mit Foto und Bauplan; Bauplanübersicht für das erste sowjetische Jagdflugzeug Il-400.
„Modelist Konstruktor" (UdSSR), 6/87: Hubschraubermodell an der Leine, Risse und Zeichnungen des U-Bootes MINOGA.
MORZE (Polen), 4/87: Bauplan für das Torpedoschiff BLYSKAWICA im Maßstab 1:400.
MODELARZ (Polen), 5/87: SAAB EV-1 für SRC.

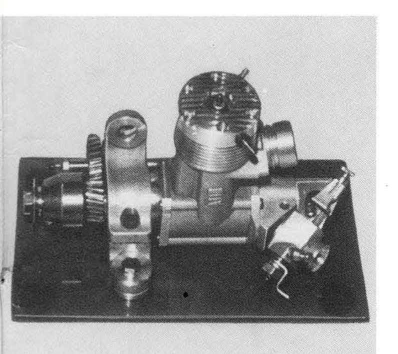
TEXTE: SCHWADE, mbh, aus: FMT, prop
FOTOS: JANKE, SCHWADE, WOHLTMANN, aus: modelar, FMT
HUMOR: DUNSCH

Modellsport international

Mit diesem elektronischen Meßgerät werden die Geschwindigkeiten der F1-Rennmodelle im Schiffsmodellsport gestoppt. Die Meßgenauigkeit des Geräts beträgt ± 0,01 m; das Gerät wurde vom sowjetischen DOSAAF-Sportler Michail Filjakin angefertigt. ▼▼▼



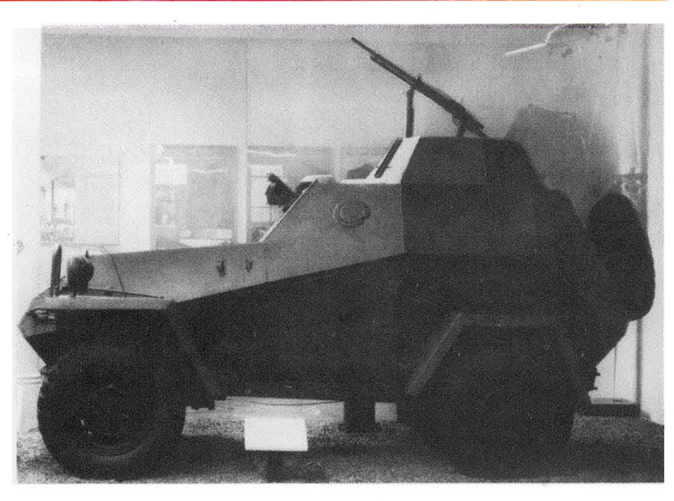
Der weltbekannte DOSAAF-Sportler Konstantin Patschkoria erbaute diesen 6,5-cm^3-Motor ZASMK-82, und er konnte damit auch erste Plätze bei UdSSR-Meisterschaften belegen.

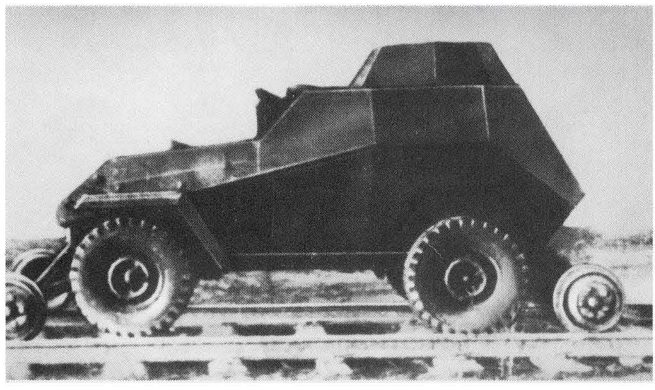


Der Welt-Luftsportverband FAI hat folgende Leistungen als Weltrekorde anerkannt: Peter-Jürgen Hartwig (BRD) erreichte im Mai 1986 mit seinem Elektroflugmodell, das seine Energie aus Solarzellen bezog, eine Strecke im geschlossenen Kreis von 43,5 km. Dies ist der erste Weltrekord in dieser Klasse.
Helmut Meyer (BRD) flog in der BRD mit einem Elektroflugmodell eine Strecke in gerader Linie von 27,2 km und übertraf damit den bisherigen Weltrekord des polnischen Modellsportlers Pezke, der 1985 mit 6,928 km aufgestellt wurde.

Aus der Welt des großen Vorbilds

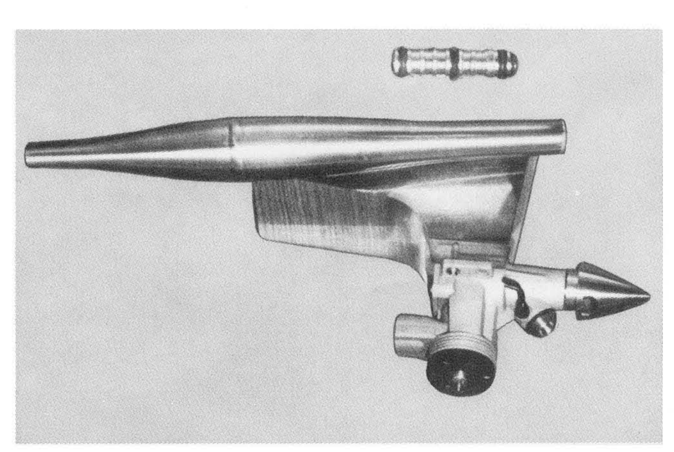
Dieses allradgetriebene Fahrzeug aus der Zeit des Großen Vaterländischen Krieges setzte die jahrzehntealte Tradition des sowjetischen Panzerautobaues fort. Es handelt sich um den BA-64 und die Version für Schienenfahrt BA-64sd. Die Grundlage des Fahrgestells bildete das des GAZ-67. Darauf setzten die sowjetischen Konstrukteure eine den Motor sowie den Gefechtsraum für zwei Mann umschließende Panzerung aus allseits abgeschrägtem Stahlblech. Der Fahrer konnte vor die Sichtluke eine Panzerplatte mit Sehschlitz herabklappen. Im Drehturm war in der Normalversion ein 7,62-mm-MG untergebracht. Das bis 1945 gebaute Fahrzeug wurde hauptsächlich als Aufklärungs- und als Verbindungsfahrzeug benutzt. Ein umfangreicher Beitrag über den BA-64 ist in mbh 11'75 veröffentlicht worden.







Das Modell des sowjetischen Jagdflugzeugs MiG-25 fertigte der tschechoslowakische Modellsportler Otto Stejskal. Das Papiermodell im Maßstab 1:33 hat eine Kabinenverkleidung aus Plexiglas (1 mm dick), die nach rechts aufklappbar ist (gemäß Vorbild).



Der sowjetische Modellmotor ZSTKAM2,5KR für die Klasse F2A hat einen Hubraum von 2,5 cm^3 mit einer Leistung von 0,665 kW und einer Drehzahl von 28000 min^{-1} (Bohrung 15 mm, Hub 14 mm).

Das Modellflieger-Computer-Zeitalter hat begonnen: Die mc-18 multisoft wurde 1986 erstmals vorgestellt. Es ist ein professionelles, durch Spitzentechnologie optimiertes 3-Mikroprozessoren-Doppelcomputer-Soft-ROM-Fernlenksystem. Höchste Trennschärfe erreicht man durch neues, aktives Regelsystem abc (antiblocking/anticrossmodulations-system). Mit einem zusätzlichen Verstärker werden die starken Signale vor der Ankopplung an das Mischsystem auf die für den Empfänger optimalen Signalwerte geregelt. Dadurch werden Übersteuerungen des Empfängers, Kanalintermodulation, Blocking- und Zustopfeffekte vermieden.





GST-Spitzenmodell
DUILIO

